This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

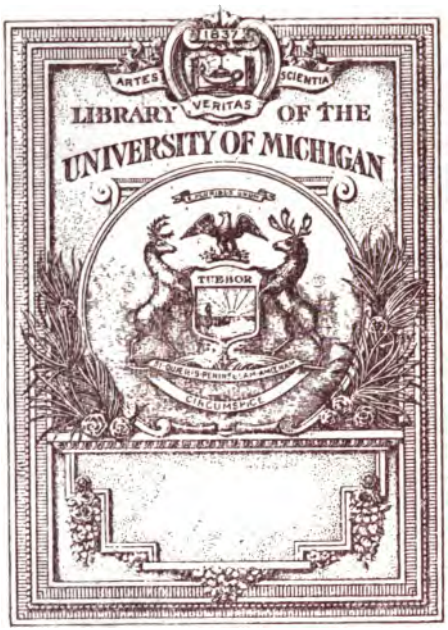
Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

1837
ARTES VERITAS SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR

ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN

W. Reiss
Schloss Ei 'tz
Thüringen

G
13
1253


1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE

W. Reiss
Buchhandlung
Tübingen

G
13
1453

MITTEILUNGEN

DES

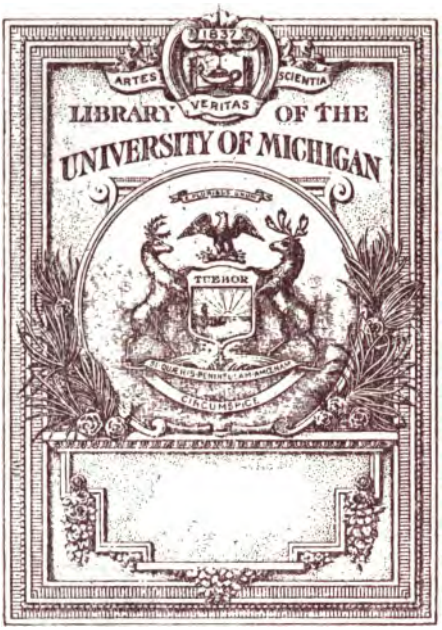
VEREINS FÜR ERDKUNDE

ZU

LEIPZIG.

1898.

LEIPZIG.
DUNCKER & HUMBLOT.
1899.


1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE

G
13
1253

W. Reiss
Schloss Kö[illegible]tz
Thüringen

MITTEILUNGEN

DES

VEREINS FÜR ERDKUNDE

ZU

LEIPZIG.

1898.

LEIPZIG.
DUNCKER & HUMBLOT.
1899.

Inhaltsverzeichnis.

I. Mitteilungen über den Verein.

Seite

1. **38. Jahresbericht.** Jahr 1898 V
2. **Kassenbericht** für 1898 VIII
3. **Vereinssitzungen** im Jahre 1898 XI
4. **Mitgliederverzeichnis** XXXI

II. Wissenschaftliche Mitteilungen.

1. **Dr. F. W. Neger,** Die botanischen Ziele der Südpolar-Forschung . . . 1
2. **Dr. Kurt Hassert,** Die geographische Lage und Entwickelung Leipzigs . 17
3. **Friedrich Nüchter,** Das Fichtelgebirge in seiner Bedeutung für den mitteleuropäischen Verkehr. (Eine anthropo-geographische Studie) 55

377876

38. Jahresbericht.

Jahr 1898.

Im verflossenen Vereinsjahre fanden insgesamt sieben allgemeine Sitzungen, 1 Herrensitzung und 1 ausserordentliche Sitzung statt, in denen folgende Vorträge gehalten wurden:

12. Januar. **Professor Dr. Friedrich Ratzel aus Leipzig**: „Die deutsche Tiefsee-Expedition."
Dr. Herrmann Meyer aus Leipzig: „Die deutschen Kolonien in Südbrasilien."

2. Februar. **Dr. Hugo Grothe aus München**: „Tripolitanien, Land und Leute."

16. Februar. **Dr. Paul Gedan aus Leipzig**: „Johann Christian Hüttner, ein deutscher Chinafahrer und Geograph" (Herrensitzung).

2. März. **Dr. Fritz Sarasin aus Basel**: „Forschungsreisen in Celebes."

6. April. **Professor Dr. Fritz Regel aus Jena**: „Reisen in Kolumbien und Venezuela."

5. Mai. **Professor Dr. Sophus Ruge aus Dresden**: „Vasco da Gama und die Entdeckung des Seeweges nach Indien."

26. Oktober. **Privatdozent Dr. Erich v. Drygalski aus Berlin**: „Die geplante deutsche Südpolar-Expedition."
Dr. F. W. Neger aus Wunsiedel: „Die botanischen Ziele der Südpolarforschung."

23. November. **Oberleutnant Dr. Georg Hartmann aus Charlottenburg**: „Bei den Sandfeldbuschmännern. Letzte Expedition im nordöstlichen Teile des Südwestafrikanischen Schutzgebietes."

7. Dezember. **Dr. Hans Meyer aus Leipzig**: „Vierte Forschungsreise in Ostafrika" (Ausserordentliche Sitzung).

NB. Ein ausführlicherer Sitzungsbericht folgt einige Seiten später.

Die Erforschung des Sansibar-Archipels, die der k. u. k. Konsul in Sansibar, Herr Dr. Oskar Baumann, mit Unterstützung des Vereins ausgeführt hat, ist nunmehr abgeschlossen. Das 3. Heft des III. Bandes der Wissenschaftlichen Veröffentlichungen des Vereins, das demnächst zur Ausgabe gelangt, wird die Beschreibung der Insel Pemba (mit Originalkarte) enthalten, während die beiden ersten Hefte die Inseln Sansibar und Mafia (mit Originalkarten) schildern.

Der von den Vereinsmitgliedern gezeichnete Beitrag zu den Kosten der deutschen Südpolar-Expedition ist im laufenden Jahre erhoben worden und hat nach Abzug der Unkosten die Gesamtsumme von 10503,40 ℳ ergeben. Der Vorstand spricht den Mitgliedern für ihre werkthätige Teilnahme den verbindlichsten Dank aus und dankt ebenso Herrn Albert Küstner für sein Interesse, dass er durch Schenkung einer Anzahl wertvoller Bücher der Vereinsbibliothek gegenüber bekundet hat.

Zur Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten hielt der Vorstand 4 Sitzungen, davon 3 gemeinsam mit dem Beirate im Konferenzzimmer des Grassi-Museums ab. Die Verhandlungen betrafen in erster Linie die Stiftung einer goldenen Vereinsmedaile (Eduard Vogel-Medaile), die unter Benutzung eines Ölbildes des Leipziger Afrikareisenden Eduard Vogel von Herrn Professor Max Klinger entworfen und ausgeführt wurde. Auf Grund der zugehörigen Satzungen soll die Medaille als Zeichen ehrender Anerkennung innerhalb zweier Jahre nicht öfters als einmal als Zeichen ehrender Anerkennung an verdiente geographische Forschungsreisende, vornehmlich an Afrikareisende, verliehen werden. Die Stiftung der Eduard Vogel-Medaille wurde in der Vereinssitzung vom 5. Mai 1898 zur Erinnerung an die 400jährige Gedenkfeier der Umsegelung Afrikas und der Entdeckung des Seeweges nach Indien vollzogen.

In den satzungsgemäss stattfindenden Neuwahlen trat an die Stelle des ausscheidenden 1. Vorsitzenden Herrn Dr. *Hans Meyer*, der in den Beirat gewählt wurde, Herr Geheimer Hofrat Professor Dr. *Friedrich Ratzel*, der dafür aus dem Beirate ausschied. An die Stelle des 1. stellvertretenden Kassierers Herrn Bankdirektor *Assmann* trat Herr Kaufmann

Georg Rödiger sen., während der ausscheidende 1. stellvertretende Schriftführer Herr Dr. *August Fitzau* die auf ihn gefallene Wiederwahl annahm. Der Ausschuss für die Verwaltung der Karl Ritter-Stiftung wurde vollständig neu gewählt und besteht zur Zeit aus den Herren: Geheimer Regierungsrat Amtshauptmann Dr. *H. A. Platzmann*, Geheimer Bergrat Professor Dr. *F. Zirkel*, Buchhändler *A. Brockhaus*, Generalleutnant z. D. *Krüger* und Kaufmann *K. F. A. Northoff*.

Die in den oberen Räumen des Grassi-Museums untergebrachte Vereinsbibliothek steht den Mitgliedern wie früher Dienstag und Donnerstag nachmittags 5—7 Uhr zur Benutzung offen.

Der Stand der Kasse, deren Revision die Herren Konsul *Nachod* und Bankdirektor *Assmann* in dankenswerter Weise übernahmen, verzeichnet auch diesmal wieder einen nicht unerheblichen Überschuss. Der aus dem vorigen Jahre übernommene Fehlbetrag von 125,18 ℳ ist nicht nur gedeckt worden, sondern es ist noch ein Uberschuss von 1933,26 ℳ zu verzeichnen. Das Konto der Karl Ritter-Stiftung schliesst mit einem Bestande von 2994,73 ℳ, dasjenige der Dr. Hans Meyer-Stiftung mit einem solchen von 2308,01 ℳ ab. Der Bestand des Lomer'schen Legates hat sich im abgelaufenen Vereinsjahre auf 195 ℳ erhöht. Näheres giebt der umstehende Kassenbericht.

Die Mitgliederzahl des Vereins hat in diesem Jahre nur eine Zunahme um 7 ordentliche Mitglieder erfahren. In der Zahl der Ehrenmitglieder (27) und der Korrespondierenden Mitglieder (39) ist keine Veränderung eingetreten. Aus der Reihe der ordentlichen Mitglieder schieden durch Tod, Wegzug oder Austritt 34 aus, während 41 neue Mitglieder eintraten, sodass deren Bestand von 563 am Ende des Vorjahres auf 570 am 31. Dezember 1898 gestiegen ist. Der Verein zählt daher insgesamt 637 Mitglieder.

Kassa-Conto des Vereins für Erdkunde in Leipzig.

Soll. Haben.

1898.	ℳ	₰	1898.	ℳ	₰
An Mitgliederbeiträgen	5610	—	Jan. 1. Per Guthaben des Rechnungsführers .	125	18
„ Zahlung von Duncker & Humblot	53	60	„ Conto der Vorträge .	1288	40
An Zinsen von			„ Conto der Mitteilungen	716	29
ℳ 1000.—3½% Konsols . .	35	—	„ Conto der Bibliothek .	810	37
„ 3000.—3½% Kred. Pfdbr.	105	—	„ Unkosten-Conto . . .	1063	63
An vom Rechnungsführer vergütete Zwischenzinsen .	133	53	„ Saldo	1933	26
	5937	13		5937	13
1899.					
Jan. 1. An Bestand	1933	26			

Kassa-Conto der Karl Ritter-Stiftung.

Soll. Haben.

1898.	ℳ	₰	1898.	ℳ	₰
Jan. 1. An Bestand	1425	50	Per Steuern	29	77
„ Hypothekzinsen von			„ Saldo	2994	73
ℳ 10000.— Kapital à 4¼%	425	—			
ℳ 12000.— „ à 4¼%	510	—			
ℳ 9000.— „ à 4½%	405	—			
An Zinsen von					
ℳ 2400.— Preuss. 3½% Kons.	84	—			
ℳ 500.— 3½% Kom. Pfdbrf.	17	50			
ℳ 200.— 3½% Lpz. Stadt-Anl.	7	—			
An Mitgliederbeiträgen	150	50			
	3024	50		3024	50
1899.					
Jan. 1. An Bestand	2994	73			

Kassa-Conto des Lomer'schen Legats.

1898. Januar 1.	An Bestand	ℳ	180.—
	„ Zinsen von ℳ 500.— Sächs. Rente	„	15.—
1899. 1. Januar.	An Bestand	ℳ	195.—

Kassa-Conto der Dr. Hans Meyer-Stiftung.

Soll. Haben.

1898.		ℳ	₰	1898.		ℳ	₰
Jan. 1.	An Bestand	1010	28		Per Steuern	29	77
	„ Hypothekzinsen von ℳ 30000.—à $4^1/_4$%	1275	—		„ Saldo	2308	—
	„ Zinsen von ℳ 1500.— Preuss. $3^1/_2$% Konsols . . .	52	50				
		2337	78			2337	78
1899.							
Jan. 1.	An Bestand	2308	01				

Vermögens-Bestände.

Verein für Erdkunde.

1899. 1. Januar. ℳ 1000.—. Preussische 3½% Konsols.
„ 3000.—. 3½% Leipziger Kredit-Pfandbriefe.

Karl Ritter-Stiftung.

1899. 1. Januar. ℳ 9000.—. 4½% Hypothek.
„ 12000.—. 4¼% do.
„ 10000.—. 4¼% do.
„ 2400.—. 3½% Preussische Konsols.
„ 500.—. 3½% Kommunal-Bank-Pfandbriefe.
„ 200.—. 3½% Leipziger Stadt-Anleihe.

Dr. Hans Meyer-Stiftung.

1899. 1. Januar. ℳ 30000.—. 4¼% Hypothek.
„ 1500.—. 3½% Preussische Konsols.

Lomer'sches Legat.

1899. 1. Januar. ℳ 500.—. 3% Sächsische Rente.

Vorstehende Rechnungsabschlüsse pro 1898 des Vereins für Erdkunde, der Karl Ritter-Stiftung, des Lomer'schen Legats und der Dr. Hans Meyer-Stiftung haben wir geprüft und richtig befunden.

Leipzig, den 6. Februar 1899.

F. C. Assmann. Fritz Nachod.

Vereinssitzungen des Jahres 1898.

Allgemeine Vereinssitzung am 12. Januar. Nach Bekanntgabe der Namen von 11 neu aufgenommenen und 9 zur Aufnahme vorgeschlagenen Mitgliedern teilt der Vorsitzende. Herr Dr. *Hans Meyer*, mit, dass der voraussichtlich im März erscheinende Jahresbericht eine Studie über den Leipziger Geographen Hüttner von Herrn Dr. Paul Gedan enthalten wird. Auch für den nächsten Herrenabend hat Herr Dr. Gedan einen Vortrag über Hüttner zugesagt. Nachdem gegen die Wahl der als Kassenrevisoren vorgeschlagenen Herren Konsul Nachod und Kaufmann Rödiger sen. kein Widerspruch erhoben ist, macht der Vorsitzende einige Bemerkungen über den 7. Internationalen Geographen-Kongress zu Berlin.

Den ersten Vortrag des Abends hält Herr Professor Dr. *Friedrich Ratzel* über „Die deutsche Tiefsee-Expedition", die der Breslauer (jetzt Leipziger) Zoologe Professor Chun plant und deren auf 300,000 Mark veranschlagte Kosten das Reich tragen wird. Auf der interessanten Grenzscheide zwischen dem Atlantischen und Indischen Ozean von Südafrika aus in die Antarktis vordringend, verfolgt sie vornehmlich biologische und zoologische Zwecke z. B. das Studium des wenig bekannten antarktischen Plankton und die Frage, ob zwischen der Tierwelt der Arktis und Antarktis durch die tropischen Meeresgebiete hindurch eine Verbindung besteht. Doch schenkt sie auch geographischen Problemen Beachtung, da sie für die Lösung biologischer Fragen unerlässlich sind. Tiefenlotungen sollen die Reliefverhältnisse des Meeresboden aufhellen. Denn er ist nicht gleichförmig, wie man früher allgemein annahm, sondern zeigt schroffe Gegensätze, Faltungen, Einstürze, Aufschüttungen durch vulkanische Ausbrüche u. s. w. Die jüngste Entdeckung der grössten Ozeantiefe bei den Tongainseln, sowie Nansens Lotungen im Nordpolmeer zeigen, dass hier noch interessante Ergebnisse zu erwarten sind. Von der

Gestaltung des Reliefs hängen wiederum wichtige hydrographische und Temperaturverschiedenheiten ab; und die Wärmemessungen haben ferner festzustellen, wie sich die Eigenwärme der Erde zu den gewaltigen Massen kalten Tiefenwassers verhält. Endlich harren physikalische und chemische Fragen, wie Dichte und Zusammensetzung des Meerwassers, namentlich des Tiefenwassers, der Erweiterung und Lösung, und alle diese Beobachtungen tragen ihrerseits zur Vervollkommnung der Messinstrumente und Messmethoden bei.

Schon wegen der räumlichen Ausdehnung des fast Dreiviertel des Erdganzen überflutenden Weltmeeres besitzen ozeanologische Forschungen eine ganz besondere Bedeutung. Deshalb und wegen der hohen geographischen Förderung, die zu erwarten ist, wäre es ebenso engherzig als kurzsichtig, wenn die Geographen, die den Schwerpunkt wissenschaftlicher Forschung auf der Südhalbkugel allerdings in der Aufhellung der unbekannten Antarktis sehen, dem Chun'schen Unternehmen nur darum Schwierigkeiten bereiten wollten, weil es an der Grenze des Südpolargebietes Halt macht.

Den zweiten Vortrag hielt Herr Dr. *Herrmann Meyer* über „Die deutschen Kolonien in Südbrasilien."

Die neuesten Ereignisse in Kiautschou richten den Blick rückwärts auf das als Plantagen-, Handels- und Ackerbaukolonie gleich vortreffliche Südbrasilien und seine deutschen Kolonien. Bilden sie auch keinen selbständigen Kolonialbesitz im Sinne unserer Schutzgebiete, so bieten sie doch in glücklicher Weise die Bedingungen für eine gedeihliche Entwickelung des Deutschtums. Schon in den 30er Jahren liessen sich Deutsche in dem neu entstehenden Städtchen Petropolis bei Rio de Janeiro nieder. Andere siedelten sich 1848 in der Provinz Sta. Katharina an, waren aber wegen des Klimas auf den Anbau tropischer Gewächse angewiesen und konnten mit den billigen Arbeitskräften nicht wetteifern, die den tropischen Provinzen in Gestalt der Sklaven zur Verfügung standen. Am bekanntesten und wichtigsten sind die vom Hamburger Kolonisationsverein seit 1849 in der Provinz Rio Grande do Sul angelegten deutschen Siedelungen geworden. Hier haben die Deutschen die weiteste Verbreitung gefunden, weil ihnen das gesunde, gemässigte Klima den Anbau bekannter heimischer Feldfrüchte u. s. w. gestattete. Hier haben sie auch, obwohl bereits die vierte Generation ins Land gegangen ist, Sitte und Sprache treu bewahrt und stehen mit dem Mutterlande in enger Handelsverbindung, während die Deutschen in Nordamerika bald im fremden Volkstum aufgehen und zu unseren gefährlichsten Handelskonkurrenten gehören. Leider hat das v. d. Heydt'sche Reskript von 1859, das die Auswanderung nach Brasilien fast unmöglich machte, die dortigen Deutschen

schwer geschädigt. Für das tropische Brasilien mit seinem verderblichen Klima und dem dort üblichen, vielfach an Sklaverei erinnernden Halbpachtsystem war jenes Gesetz gewiss am Platze, aber es hätte das ganz anders geartete Südbrasilien von vornherein ausnehmen sollen. Infolgedessen hat die italienische Einwanderung ein ganz beträchtliches Übergewicht gewonnen, und es war höchste Zeit, dass durch die Bemühungen des deutschen Gesandten in Brasilien, Geheimrat Krauel, die nicht mehr zeitgemässe v. d. Heydt'sche Verordnung aufgehoben wurde. Für einen stärkeren deutschen Zuzug ist jetzt um so mehr der günstige Augenblick gekommen, als die italienische Einwanderung seit den Unruhen in St. Paulo wesentlich nachgelassen hat. Die Regierung sollte sich die Förderung und Erweiterung der Wechselbeziehungen zwischen der Heimat und dem kräftigen deutschen Ableger in Südbrasilien sehr angelegen sein lassen.

Zum Schluss schilderte der Redner auf Grund eigener Erfahrungen Natur und Erzeugnisse Südbrasiliens und das Leben und Treiben der deutschen Kolonisten namentlich in den Provinzen Sta. Katharina (Joinville, Blumenau) und Rio Grande do Sul.

Allgemeine Vereinsitzung am 2. Februar. Nach Bekanntgabe der Namen der neuaufgenommenen und vorgeschlagenen Mitglieder teilt der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, mit, dass der Verein für Erdkunde zu Halle und die Geographische Gesellschaft zu Hamburg den Verein zur Feier ihres 25jährigen Stiftungsfestes eingeladen haben. Ferner ladet die Österreichische Meteorlogische Gesellschaft zur Teilnahme an der dem berühmten österreichischen Meteorologen Hofrat Professor Dr. J. Hann zugedachten Ehrung ein. Dann dankt der Vorsitzende Herrn Albert Küstner für die wertvollen Bücher, die er der Vereinsbibliothek als Geschenk überwiesen hat, und giebt eine Übersicht über die Mitgliederbewegung im verflossenen Vereinsjahr. Der Verein verlor durch Tod, Wegzug oder Austritt 30 ordentliche Mitglieder, neu traten ein 71 ordentliche Mitglieder, sodass der Verein am 31. Dezember 1897 27 Ehrenmitglieder, 39 korrespondierende Mitglieder und 563 (gegen 522 am 31. Dezember 1896) ordentliche Mitglieder zählte.

Den Vortrag des Abends hält Herr Dr. *Hugo Grothe* über „Tripolitanien Land und Leute".

Während Algier, Tunis und Ägypten unter europäischer Herrschaft ausserordentliche Kulturfortschritte gemacht haben, schmachtet Tripolitanien, einst die Stätte blühender griechischer und römischer Kolonien, noch immer als ein abgeschlossenes, weit zurückgebliebenes Land unter türkischer Misswirtschaft.

Tripolitanien ist ein fast unbekanntes Land von der fünffachen Ausdehnung Italiens, das eine ganze Reihe wertvoller natürlicher Hilfsquellen birgt und nicht nur um seines Bodens willen, sondern auch als Durchgangsgebiet für den Sudanhandel eine grosse wirtschaftliche Zukunft erhoffen lässt. Fruchtbares oder leicht fruchtbar zu machendes Land findet sich längs des Meeres und in den Thälern der die Sahara umsäumenden Vorberge, zwischen Küste und Gebirge freilich liegt als Aufenthaltsort von Räubern eine tote, zukunftslose Steinwüste.

Nach dieser allgemeinen geographischen Einleitung entrollt der Vortragende auf Grund zweijähriger Reiseerfahrungen zahlreiche Stimmungs- und Augenblicksbilder, Stadt-, Volks- und Landschaftsschilderungen u. s. w.

Wie jeder Orientreisende, so betont auch er die Schwierigkeiten, welche die türkischen Behörden, sei es aus Misstrauen oder aus Furcht vor Verantwortlichkeit, dem Eindringen eines Fremden ins Innere entgegensetzen. Deshalb lernen die meisten Forscher im grossen Ganzen bloss die Küstenplätze Tripolis und Homs samt ihrer Umgebung kennen, und über dieses beschränkte Gebiet kam der Vortragende während des ersten halben Jahres seines Aufenthaltes ebenfalls nicht hinaus. Nachdem er aber eine Anzahl Freunde gefunden, gelang es ihm, wenn auch nicht ohne Mühe, auf grösseren und kleineren Ausflügen nach und nach die übrigen Küstenstriche und Teile des Binnenlandes kennen zu lernen.

Interessant waren die eingehenden Mitteilungen über das bunte Völkergemisch der Berbern, Araber, Türken, Juden, Neger, Äthiopier und Mischlinge, die teils als sesshafte Ackerbauer und Gewerbetreibende, teils als wandernde Nomaden in den Städten, den Oasen und in der Wüste zerstreut sind. Die Ortschaften sind meist unbedeutend, und ausser Tripolis, Homs, Misrata, Ghadames, Ghat und Mursuk giebt es keine grösseren Siedelungsmittelpunkte. Besonders bunt und farbenprächtig ist das Leben und Treiben in der Hauptstadt Tripolis, die durch die Zuthaten europäischer Bauten und Sitten kaum verändert worden ist und das orientalische Leben noch in unverfälschter Reinheit und genau so darbietet, wie es ältere Reisende beschrieben haben. Tripolis ist gleichzeitig die einzige Stadt, in der einige Europäer — ausser den Konsuln und ihren Hilfsbeamten und den Lehrern der italienischen Schule vorwiegend Malteser — wohnen. Eine grosse Rolle spielen die Tripoliner Juden, die eingehend geschildert werden. Nicht minder wichtig waren auch die Bemerkungen über den Karawanenverkehr durch die Wüste nach dem Sudan. Eine einzige Karawane kann, wenn sie nach fast zweijähriger Abwesenheit glücklich zurückkehrt, den Unternehmer zum halben Millionär, oder, wenn sie unter-

wegs überfallen und ausgeplündert wird, zum armen Manne machen.

Ein wahres Idyll in der Wüste bilden die fruchtbaren Oasen mit ihren Dattelpalmen, Aprikosen- und Apfelsinenbäumen, deren Boden durch einen höchst primitiven Ackerbau nutzbar gemacht wird. Nicht minder anmutig und ergiebig sind die im Vorgebirge der Sahara versteckten Thäler, während in der öden Wüste Nomaden in schmutzigen, von Ungeziefer wimmelnden Zelten hausen.

Den Beschluss des Vortrags bildeten Mitteilungen über die türkische Misswirtschaft und die rohe, gewaltthätige Art der Verwaltung, namentlich der Steuereintreibung.

Herren-Sitzung vom 16. Februar. Nach einigen geschäftlichen Mitteilungen des stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Dr. *Hugo Berger*, hält Herr Dr. *Paul Gedan* einen interessanten Vortrag über „Johann Christian Hüttner, ein deutscher Chinafahrer und Geograph".

J. Ch. Hüttner, geboren am 25. Mai 1766 zu Guben, studierte in Leipzig klassische Philologie und wirkte dann als Erzieher im Hause des englischen Diplomaten Baronet George Staunton in London, den er auf Lord Macartneys berühmter Gesandtschaftsreise nach China (1792/94) begleitete. Hüttners Bericht zeichnet sich durch Klarheit, Objektivität und treffliche Beobachtung vor allen andern Beschreibungen aus, die über jene Reise erschienen. Hüttner blieb in England und bekleidete das Amt eines Dolmetschers in der Staatskanzlei des Auswärtigen Amtes. Er starb am 24. Mai 1847.

Seine umfangreiche schriftstellerische Thätigkeit stand zu einem grossen Teile im Dienste der Geographie. Seine Übersetzungen der Reisebeschreibungen Stauntons und Barrows, sowie die Verdeutschung des „Hindu-Gesetzbuches" bildeten eine interessante Bereicherung der deutschen Litteratur. Das weiteste Feld für seine Thätigkeit fand Hüttner aber als Tagesschriftsteller und Korrespondent. Mit C. A. Böttiger, der mit Wieland den „Neuen Teutschen Merkur" herausgab, stand er in regem Briefwechsel. Mit F. J. Bertuch in Weimar trat er als Mitarbeiter an den „Allgemeinen Geographischen Ephemeriden" und dem Journal „London und Paris" ebenfalls in Verbindung. Ferner war er für Cottas „Allgemeine Zeitung" und das „Morgenblatt für gebildete Stände" als Korrespondent thätig, und seine 1800—1806 von Cotta herausgegebenen „Englischen Miscellen" wirkten ausserordentlich belehrend. 1814 ernannte ihn der Grossherzog Karl August von Sachsen-Weimar zu seinem „Litteratus". Hüttners handschriftliche

Litteraturberichte aus den Jahren 1814/29 umfassen 12 ansehnliche Bände und stellen ein gutes Stück der englischen Geistesgeschichte jener Zeit dar; vor allem gewähren sie ein deutliches Bild von der lebhaften Bewegung, die sich damals auf geographischem Gebiete vollzog. Auch Goethe trat mit Hüttner in brieflichen Verkehr, und die vorhandenen Briefe bilden ein gewichtiges Zeugnis für die Anerkennung, die ihm der Altmeister der deutschen Litteratur zollte. Jedenfalls war Hüttner, wenn nicht der bedeutendste, so doch der bekannteste unter den gelehrten deutschen Journalisten in England zu Anfang dieses Jahrhunderts, und ihm gebührt das Verdienst, ungemein viel zur Vermittelung des deutschen und englischen Geisteslebens beigetragen zu haben.

Allgemeine Vereinssitzung am 2. März. Nach Aufnahme neuer und neu vorgeschlagener Mitglieder verkündet der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, das Ergebnis der Neuwahlen, indem an Stelle des satzungsgemäss ausscheidenden Vorsitzenden Herr Professor Dr. Friedrich Ratzel und an Stelle des stellvertretenden Kassierers Herrn Bankdirektor Assmann Herr Kaufmann Georg Rödiger sen. gewählt worden ist. Ebenso werden fünf Herren in den Ausschuss der Karl Ritter-Stiftung neu gewählt. Der Vorsitzende legt dann den Kassenbericht vor und betont die günstigen Kassenverhältnisse des Vereins.

Die Beschlüsse der im Februar in Leipzig tagenden Deutschen Südpolarkommission haben endlich zu einem greifbaren Ergebnis geführt. Die Expedition wird unter der Oberleitung des bekannten Grönlandforschers Dr. *Erich v. Drygalski* stehen und aus 5 wissenschaftlichen Teilnehmern, 5 Schiffsoffizieren und 15 Mann Besatzung zusammengesetzt sein. Die Dauer der Reise ist auf zwei Jahre (August 1900 bis Juni 1902) veranschlagt. Die Expedition beabsichtigt, mit einem Schiff ins Südpolargebiet vorzudringen, dort zu überwintern, während der Überwinterung Stationsarbeiten auszuführen, im Frühjahr einen Vorstoss mit Schlitten über das Eis gegen den Südpol hin zu unternehmen, im Spätherbst darauf die gefundenen Küsten gegen den magnetischen Pol hin zu verfolgen und endlich durch das Packeis zurückzukehren. Die Kommission gedenkt, nach Vornahme privater Sammlungen, möglichst bis zur Höhe von 200000 ℳ, die Hilfe des Reiches und insbesondere für die Durchführung der nautischen und wissenschaftlichen Aufgaben die Beteiligung der Kaiserlichen Marine zu erstreben.

Den Vortrag des Abends hält Herr Dr. *Fritz Sarasin* über seine in Gemeinschaft mit seinem Vetter Dr. Paul Sarasin ausgeführten Forschungsreisen in Celebes.

Die sehr wenig besuchte und bekannte Insel ist fünfmal grösser als das Mutterland Holland. Doch beschränkt sich die

holländische Verwaltung nur auf einige Küstenstrecken. Sonst wird die Küste von mehr oder minder unabhängigen mohammedanischen Fürsten beherrscht, während das Innere heidnische Malayenstämme, die Alfuru oder Thoradja, bewohnen. Trotz des Verbotes der Holländer unternehmen die Mohammedaner oft Raub- und Sklavenzüge ins Binnenland und legen deshalb, um ihr Treiben zu verheimlichen, dem Eindringen der Europäer die grössten Hindernisse in den Weg.

Trotz seiner äquatorialen Lage besitzt Celebes ein sehr verschiedenes Klima. Während auf der Nordhälfte das ganze Jahr hindurch gleichmässig Regen fällt, ist auf der Südhälfte das Jahr scharf in eine Regen- und Trockenzeit geschieden. Dementsprechend nimmt dort der Wald nur unter günstigen Bedingungen tropischen Urwald-Charakter an und wird oft von verheerenden Bränden heimgesucht, worauf sich der Boden mit Savannen von Alang-Gras überzieht, das jedes andere Leben tötet und im Sommer gänzlich vertrocknet. Der Norden dagegen ist durch üppigen Urwald mit zahllosen Schling- und Schmarotzerpflanzen ausgezeichnet, während sich von 1200 m an Pandanus- und Eichenarten mit dichtem Moos- und Flechtenbehang einstellen. Da die meisten Gipfel nicht viel höher als 2000 m sind, so fehlt eine alpine Vegetation und ist nur auf dem über 3000 m hohen Pik von Bondi beobachtet worden.

Die Tierwelt erfreut sich weder grossen Reichtums, noch besonderer Farbenpracht, aber sie umschliesst viele der Insel eigentümliche oder endemische Arten und manche alte Formen, die sich wegen des gänzlichen Fehlens von Katzen, Bären und anderen Raubtieren ungestört entwickeln konnten. Im allgemeinen zeigt die Flora und Fauna des Nordens Anklänge an die benachbarten Philippinen, die des Südens an Timor und Flores.

Der geologischen Zusammensetzung nach besteht der äusserste Süden (erloschene Vulkanruine des Piks von Bondi) und der äusserste Nordosten (die erdbebenreiche Minahassa) aus jungvulkanischem Gestein, und die noch Spuren von Thätigkeit zeigenden Feuerberge der Minahassa setzen sich auch im Golfe von Tomini fort. Das ganze übrige Gebiet erfüllen Kettengebirge aus Quarzit, Glimmerschiefer, Gneis, Granit und Marmor. Über den alten Gesteinen, die reiche Goldfundstätten bergen, lagern mächtige Thonschieferschichten und darüber graue Thonmergel und Sande, die unserer Molasse entsprechen dürften. Noch jünger ist der Korallenkalk, der auch in den Korallenriffen längs der Küste wiederkehrt und anzeigt, dass die Insel eine Periode gewaltiger säkularer Niveauveränderungen durchgemacht hat.

Nach dieser allgemeinen geographischen Einleitung ging der Vortragende zur Erzählung der sechs Reisen über, die er von 1893—96 mit seinem Vetter in Celebes ausgeführt hat.

Von der anmutigen Minahassa aus, die unter der holländischen Verwaltung entschiedene Fortschritte gemacht hat und von friedlichen, vorwiegend christlichen Eingeborenen bewohnt wird, wurde ein 37tägiger Streifzug durch die noch nie von einem Europäer besuchten Gebirge zwischen der Minahassa und dem nächsten holländischen Besitz Gorontalo unternommen. Der Plan, auf dem Rückmarsche die Route der ersten Durchquerung wieder zu erreichen, konnte nicht ganz durchgeführt werden, da sich die Expedition infolge falscher Führung im Bonagebirge verirrte und längs der Küste nach der Minahassa zurückkehrte.

Eine neue Durchquerung führte von der Nordküste durch das Reich Buol und über das 2500 m hohe Matinang-Gebirge zum Golf von Tomini.

Nach der Erforschung der nördlichen Halbinsel wurde mit der Untersuchung von Central-Celebes und zwar derjenigen Stelle begonnen, wo die vier Halbinseln der merkwürdig gestalteten Insel zusammenstossen. Von Paloppo aus gelangten die Reisenden zum tiefen Posso-See, der nicht vulkanischen, sondern tektonischen Ursprungs ist. Wegen der durch die Blutrache bedingten ununterbrochenen Fehden sind die hochgelegenen Wohnungen stark mit Bambus befestigt, und die Bewohner gehen stets mit Schild, Lanze und Haumesser (Klewang) bewaffnet umher. Die Strecke vom See zum Golfe von Tomini wurde auf dem bereits vom Missionar Kruijt begangenen Wege zurückgelegt, und damit war die erste Durchquerung des Herzstückes von Celebes von Süd nach Nord beendet.

Der nächste Versuch, den Hals der südwestlichen Halbinsel vom Mandar-Golf aus nach Paloppo zu durchwandern, brachte den ersten Fehlschlag, indem die feindselige Haltung der Eingeborenen die Reisenden zur Umkehr zwang, nachdem sie schon die Hälfte des Weges durch gänzlich unbekanntes Gebiet zurückgelegt und das Vorhandensein zweier Seen in Erfahrung gebracht hatten.

Um so erfolgreicher war dagegen die Besteigung des erloschenen Bondi-Vulkans, und die letzte Reise, die der Südost-Halbinsel gewidmet war. Zwei grosse Seen mit Pfahlbaudörfern, der Matanna- und Towuti-See, wurden entdeckt, und dann kehrten die Forscher mit reichen wissenschaftlichen Erfolgen nach Europa zurück.

Der Vortrag wurde durch eine Anzahl von Lichtbildern erläutert.

Allgemeine Vereins-Sitzung am 6. April. Nach Aufnahme neuer Mitglieder giebt der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, auf Grund der im März abgehaltenen Wahlen die Neuzusammensetzung des Vorstandes bekannt und macht einige Mitteilungen über den Fortgang des deutschen Südpolar-Unternehmens.

In verschiedenen Städten, auch in Leipzig, haben sich seit der letzten Tagung der deutschen Südpolar-Kommission (in Leipzig) Lokalkomitees gebildet, die nach Ostern einen öffentlichen Aufruf erlassen und darin unter Darlegung der Ziele und Pläne zu Beiträgen für die deutsche Südpolar-Expedition auffordern wollen. Der Vorsitzende fordert auch die Vereinsmitglieder zu thätiger Unterstützung auf und erwähnt die noch unbestätigte Nachricht, dass der Dampfer der belgischen Südpolar-Expedition unter Gerlache unweit der Südspitze Amerikas gestrandet sein soll. — Sehr erfreulich ist die Nachricht, dass unser Ehrenmitglied Kaiserl. und Königl. Konsul Dr. Oskar Baumann seine schwere Malariaerkrankung überstanden hat und auf seinen Posten nach Sansibar zurückkehrt. Er wird die unterbrochene Erforschung der Insel Pemba unverzüglich wieder aufnehmen und im Laufe des Jahres den versprochenen Bericht einliefern.

Hierauf begrüsst der Vorsitzende den ebenfalls erst von schwerer Malariaerkrankung wieder hergestellten Redner des Abends, Herrn Professor Dr. *Fritz Regel*, und erteilt ihm das Wort zu einem Vortrage über seine „Reisen in Kolumbia und Venezuela".

Der Reisende fuhr über die westindische Inselflur nach Venezuela und unternahm zunächst auf deutscher und englischer Bahn einen trotz aller Kürze lehrreichen Ausflug nach Caracas, der schönsten Stadt des nördlichen Südamerika, und Valencia. Ende August landete er in Puerto Columbia (früher Sabanilla), dem Vorhafen von Baranquilla und zugleich dem Haupthafen Kolumbias, und fuhr unverzüglich den Magdalenenstrom aufwärts, um dann teils auf der Bahn, grösstenteils aber zu Maultier Medellin zu erreichen, das als Standquartier und Ausgangspunkt für die Bereisung des Innern diente.

Nun entwarf der Vortragende in kurzen Zügen ein allgemeines Bild der Oberflächengestaltung Kolumbiens, eines Landes, das $^1/_2$mal grösser als Deutschland ist, aber nur 4 Millionen Einwohner zählt. Besonders verweilte er bei der Gliederung der verschiedenen Kordillerenketten, gedachte der Verdienste seiner Vorgänger Humboldt, Boussingault, Reiss und Stübel, Hettner und Sievers und wandte sich dann seinem eigenen Studiengebiet, dem das Herz Kolumbiens bildenden Staate Antioquia, zu. Die Hauptstadt Medellin ist eine wohl-

habende Siedelung von 50000 Einwohnern, die sich schon jetzt eines regen geistigen und wirtschaftlichen Lebens erfreut und durch zukünftige Bahnbauten noch wesentlich gewinnen wird.

Nachdem der Reisende sich eingelebt, führte er zur Vorbereitung einige kleinere Ausflüge in das Salz- und Kohlengebiet von Eliconia und in die englischen Goldbergwerke südwestlich von Medellin aus. Die erste grössere Reise ging südwärts in das interessante Durchbruchsgebiet des Caucastromes zwischen der West- und Centralkordillere und nach der Stadt Andes, wo zum ersten Male wilde Indianer angetroffen und in ihrer benachbarten Reservation besucht wurden. Die indianische Urbevölkerung, die zur Zeit der spanischen Eroberung verhältnismässig dicht gewesen zu sein scheint, ist auf spärliche, körperlich sehr herabgekommene Reste zusammengeschmolzen. Um so mehr nimmt die weisse Bevölkerung von Antioquia infolge des reichen Kindersegens zu. Die überquellende Volkskraft ist wegen des Mangels an anbaufähigem Boden zur Auswanderung gezwungen, und die von den Auswanderern neu gegründete Stadt Manizales ist bereits eine Nebenbuhlerin von Medellin geworden.

Vier neue Streifzüge galten dem Osten, Nordwesten und Norden. Die nordwestliche Wanderung berührte die frühere Hauptstadt Antioquia und die früheste Hauptstadt Frontino, wo abermals wilde Indianer gefunden wurden. Die nördliche Reise war die ausgedehnteste und beanspruchte 35 Tage. Auf ihr wurde das Minengebiet von Amalfi und Remedios untersucht, und dann ging es von Zaragoza aus auf fürchterlichen Wegen quer durch die tropischen Urwälder der Niederung nach Caceres, dem Endpunkt der Dampfschiffahrt auf dem Cauca, und über die Hochebene nach Medellin zurück. Infolge der Überanstrengungen und des mehrwöchentlichen Aufenthaltes in der heissen Zone zog sich der Vortragende ein hartnäckiges Fieber zu, das ihn zwei Monate lang gerade während der besten Reisezeit festhielt. Kaum war er einigermassen wieder hergestellt, als er nach Süden zur Untersuchung der Centralkordillere aufbrach. Von Manizales aus wurde trotz ungünstiger Witterung der Ruizgipfel bis zum untern Gletscherrande (4650 m) bestiegen. Dann wanderte der Reisende auf dem neuen Wege zur Dampferstation Honda, fuhr den Magdalenenstrom wieder abwärts und kehrte über Panama und die Vereinigten Staaten in die Heimat zurück, in der er nach fast einjähriger Abwesenheit Mitte Juni 1897 wieder anlangte.

In den Gang der Reiseschilderung wurden an passenden Stellen Bemerkungen über das Familienleben, über Unterkunft

und Verpflegung, Reiseart und Verkehrsverhältnisse, über den Bergbau, die Landesnatur u. s. w. eingeflochten.

Allgemeine Vereinssitzung am 5. Mai zur Feier der 400jährigen Entdeckung des Seewegs nach Indien. Nachdem vor 400 Jahren Vasco da Gama zum ersten Male die Peripherie Afrikas umsegelte, drangen um die Mitte dieses Jahrhunderts Barth, Overweg und unser Leipziger Landsmann Eduard Vogel zuerst ins Centrum des schwarzen Erdteils ein. Dieser geistige Zusammenhang zwischen der ersten peripherischen und der ersten centralen Entdeckung Afrikas hat, wie der Vorsitzende, Herr Dr. *Hans Meyer*, betonte, den Vereinsvorstand veranlasst, an der 400jährigen Gedächtnisfeier der grossen Entdeckung Vasco da Gamas eine goldene Medaille zu stiften, die, von Max Klingers Künstlerhand entworfen, an hervorragende geographische Forschungsreisende verliehen werden und zu ehrendem Andenken an Eduard Vogel dessen Namen tragen soll. Der Vorsitzende giebt darauf einen Überblick über den Lebensgang, den gewaltsamen Tod und die wissenschaftliche Bedeutung jenes ersten Märtyrers der deutschen Afrikaforschung und verliest den Entwurf der Satzungen für die Eduard Vogel-Medaille, dem die Versammlung ihre Zustimmung erteilt.

Den Vortrag des Abends, den letzten des Winterhalbjahrs, hält Herr Prof. Dr. *Sophus Ruge* über „Vasco da Gama und die Entdeckung des Seeweges nach Indien."

Während die Jubelfeier der Entdeckung Amerikas durch Columbus eine wahre Hochflut litterarischer Veröffentlichungen hervorrief, ist dies bei der Vasco da Gama-Feier bisher nicht der Fall gewesen, obwohl doch Vasco da Gama nicht minder hervorragend als Columbus war. Beide suchten Indien. Der Erstere kam hin und wurde vergessen, der Letztere erreichte das Ziel nicht und wurde berühmt. Columbus fand, ins Unbekannte steuernd, durch Zufall einen neuen Erdteil. Vasco da Gama führte im grossen Ganzen eine Küstenfahrt aus, aber seine That krönte die lange Reihe planmässiger Unternehmungen eines ganzen Jahrhunderts und erschloss ein für den Welthandel schon lange wichtiges Gebiet.

Indien wurde bereits von Herodot als ein reiches Land und ein Wunderland gepriesen, freilich nicht aus eigener Anschauung, sondern auf Grund dunkler Gerüchte und Erzählungen. Erst die Kriegszüge Alexanders des Grossen und seiner Nachfolger brachten Indien der griechischen Welt näher, wenngleich durch die Unzuverlässigkeit der Berichterstatter, unter denen namentlich die Fabeleien des Megasthenes bis ins 16. Jahr-

hundert hinein geglaubt wurden, eine genaue Kenntnis des Landes nach wie vor erschwert ward. Nachdem Hippalus die Benutzung der mit der Jahreszeit wechselnden Winde des Indischen Ozeans, der Monsune, kennen gelehrt hatte, dehnte sich der Handel immer noch weiter nach Osten aus, und der von Alexandros erreichte Küstenplatz Kattigara (mindestens an der Ostküste Hinterindiens, wenn nicht in Südchina oder gar an der Jangtsemündung gelegen) bezeichnet den östlichsten Punkt der griechischen Erdkenntnis.

Mit dem Auftreten des Islam legte sich allmählich ein breiter Gürtel fanatischer Mohammedaner um das christliche Europa, und wenn auch die Araber den Verkehr mit Indien nach wie vor pflegten, so arbeiteten sie doch dem Vordringen der Europäer in jeder Weise entgegen und beschränkten ihre Verbindung mit dem Orient auf den Zwischenhandel. Erst das Aufkommen der duldsamen Mongolenmacht ermöglichte es, auf Umwegen Indien wieder zu erreichen, und zu Lande sind Missionare und Kaufleute z. B. Marco Polo, Nicolo dei Conti, Marignola u. a. bis in den fernsten Südosten Asiens gelangt. Später wurde aber, nach dem Emporblühen der Mingdynastie und dem Anwachsen der Türkenmacht, der Landweg von neuem gesperrt, und nunmehr war man darauf angewiesen, einen Seeweg nach Indien aufzusuchen.

Die Gebrüder Vivaldi aus Genua unternahmen bereits 1291 das gefährliche Unterfangen, aber sie sind verschollen; und als der portugiesische Prinz Heinrich der Seefahrer 1416 die Afrikafahrten wieder aufnahm, waren die Aussichten auf Erfolg so ungünstig wie möglich. Aristoteles und Ptolemäus, an deren Lehren man ebenso fest glaubte, wie an die Lehren der Bibel, erklärten die heisse Zone für unbewohnbar und die Umseglung Afrikas für unmöglich, weil es mit Asien landfest zusammenhinge und dadurch den Indischen Ozean in ein Binnenmeer verwandelte. Als aber die Portugiesen nach der Umfahrung des brandungsumtobten Kaps Bojador das üppig bewachsene und dicht bevölkerte Grüne Vorgebirge erreicht hatten, da war die Ansicht des Aristoteles von der Unbewohnbarkeit der Tropenzone widerlegt und damit auch die Glaubwürdigkeit des Ptolemäus erschüttert. Diego Cam und Martin Behaim entdeckten die Kongomündung und drangen bis zur Küste des heutigen Deutsch-Südwestafrika vor. 1486 umfuhr Bartholomäus Diaz das Kap der Guten Hoffnung und sah die afrikanische Ostküste nordwärts umbiegen. Gleichzeitig kam eine vom Roten Meere ausgehende portugiesische Expedition bis Sofala, und somit war der Verlauf der ostafrikanischen Küste im allgemeinen bekannt. Aber erst 12 Jahre später und 6 Jahre nach der Entdeckung Amerikas segelte Vasco da Gama vom

Atlantischen Ozean aus um die Südspitze des dunklen Erdteiles nach Malinde und entging glücklich allen Bedrohungen der Araber, die in den Portugiesen nicht mit Unrecht gefährliche Nebenbuhler im indischen Handel erkannt hatten. Von Malinde aus brachte ein indischer Lootse die portugiesischen Schiffe quer über den Ozean, und am 20. Mai 1498 landete Vasco da Gama im Hafen Kalikut an der Westküste Vorderindiens. Nach zweijähriger Abwesenheit kehrte er mit Ehren überhäuft in die Heimat zurück, und bie Portugiesen begannen den Erfolg dieser ersten Indienfahrt so auszunutzen, dass sie bald den ganzen indischen Überseehandel nach Lissabon gezogen hatten. Durch die Eroberung Hinterindiens, Malakkas und der Molukken machten sie sich rasch zu Herren des Gewürzhandels, aber schon seit 1580 ging ihre Kolonialmacht unaufhaltsam zurück, und ihr überseeischer Besitz fiel grösstenteils den Holländern und Engländern zum Opfer. — Mit einem Ausblick auf die spätere und auf die heutige Entwickelung des europäisch-indischen Seeverkehrs schloss der Redner seine interessanten Ausführungen.

Allgemeine Vereinssitzung am 26. Oktober. Nachdem der Vorsitzende, Herr Geh. Hofrat Prof. Dr. *Friedrich Ratzel*, die Mitglieder bei Beginn des Winterhalbjahres willkommen geheissen und die zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagenen Mitglieder bekannt gegeben hat, macht er einige Mitteilungen über die erfolgreich durchgeführte Untersuchung des Kilimandjaro durch Herrn Dr. Hans Meyer.

Hierauf hält Herr Privatdocent Dr. *Erich v. Drygalski* den angekündigten Vortrag über „Die geplante deutsche Südpolar-Expedition".

Dank dem Vorgehen des Vereins für Erdkunde zu Leipzig, dem andere deutsche Städte in gleichem Sinne und mit gleich günstigem Ergebnis gefolgt sind, ist die Verwirklichung der deutschen Südpolar-Expedition einen guten Schritt vorwärts gerückt. Das Interesse der Regierungen und der gelehrten Körperschaften ist geweckt und dadurch die finanzielle Sicherung des Unternehmens angebahnt. Auch die Vorbereitungen zu den geplanten wissenschaftlichen Arbeiten, über die der Vortragende bereits im vorigen Jahre ausführlich berichtet hat, sind rüstig gefördert worden.

Die Expedition hat als den geeignetsten Ort des Vordringens den südindischen Ozean im Gebiete der Kerguelen-Inseln in Aussicht genommen. Einmal hat von hier aus noch keine Expedition die Erforschung des Südpolargebietes versucht, und dann darf man auch auf günstige Eisverhältnisse hoffen. Zwar sind dort in den letzten Jahren gewaltige Treibeismassen be-

obachtet und auch bei den Kerguelen festgestellt worden, wo Treibeis sonst sehr spärlich auftritt. Da man es in diesem Falle aber offenbar mit dem Abtreiben von lange Zeit hindurch aufgestautem und festgehaltenem antarktischen Landeis zu thun hat, so ist für die Zukunft nach ähnlichen Erscheinungen im Nordpolargebiet eine viel grössere Verkehrsfreiheit wahrscheinlich, weil das Eis bis dahin zerstreut ist.

Als Ausgangszeit ist der August des Jahres 1900 in Aussicht genommen, weil man dann bei Beginn des Südsommers mit der Arbeit anfangen und zugleich die Ergebnisse der inzwischen abgegangenen belgischen und englischen Vorexpeditionen benutzen kann. Ferner soll 1900 eine grosse englische, vielleicht auch eine amerikanische Südpolar-Expedition abgehen, sodass durch das gleichzeitige Zusammenwirken von drei Expeditionen an verschiedenen Stellen die Kenntnis der Antarktis wesentlich gefördert werden könnte, zumal die physischen Verhältnisse des Südpolargebietes allen Nationen gegenwärtig besonders günstig erscheinen.

Mit einem Schiff — einem Holzschiff, weil ein eisernes Fahrzeug den Gefahren der Eisschiffahrt nicht gewachsen ist und obendrein keine genaue Ablesung der magnetischen Beobachtungen gestattet — will man von den Kerguelen aufbrechen und schon unterwegs die verschiedensten Beobachtungen anstellen. Das etwa 25 m lange und 11 m breite Schiff soll nicht die massige Gestalt der eigens für den Kampf mit dem Eise eingerichteten „Fram“ erhalten, sondern es muss wegen der stürmischen Seen der südhemisphärischen Meere seetüchtig, segelkräftig und leicht manövrierfähig sein. Nachdem man soweit als möglich südwärts zu einem Lande gelangt ist, will man dort überwintern und ein volles Jahr lang Stationsbeobachtungen anstellen. Im Frühling soll ein Vorstoss auf Schlitten gegen den Südpol hin und längs des Küstenrandes ausgeführt werden, worauf das Schiff an dem neu entdeckten Gestade in der Richtung gegen den magnetischen Südpol segeln und endlich durch das Treibeis in die Heimat zurückkehren wird.

Die Zahl der Expeditionsmitglieder ist auf 6 Gelehrte einschliesslich des Arztes, 5 Schiffsoffiziere einschliesslich des Oberingenieurs und 19 Mann Besatzung veranschlagt. Man rechnet für die Vorbereitungen wie für die Durchführung auf die werkthätige Teilnahme der deutschen Marine, die der Südpolar-Expedition schon wiederholt lebhaftes Interesse entgegengebracht hat. Die Bedeutung des Unternehmens ist überhaupt in weite Kreise gedrungen, und sein Zustandekommen wird immer mehr als ein nationaler Wunsch empfunden. Die im letzten Jahre erreichten Erfolge haben die deutsche Südpolar-

kommision bestimmt, ein Immediatgesuch an Seine Majestät den Kaiser zu richten, um die Unterstützung des Reiches für das durch private Initiative vorbereitete und noch weiter zu fördernde Unternehmen zu erbitten. Nicht nur aus wissenschaftlichen, sondern auch aus schwerwiegenden praktischen Gründen — Erschliessung neuer Jagdgründe, durchgreifende Verbesserung der für die Schiffahrt hochwichtigen magnetischen Karten — ist die endliche Ausführung des nationalen Unternehmens dringend zu wünschen.

Den zweiten Vortrag des Abends hält Herr Dr. *F. W. Neger* über „Die botanischen Ziele der Südpolarforschung".

In zweifacher Hinsicht nimmt die Botanik regen Anteil an der Südpolarforschung. Die Flora des südlichen Eismeeres, die nach Massgabe der im Nordpolarmeere herrschenden Verhältnisse trotz tiefer Temperaturen durchaus nicht die Armseligkeit der unter gleicher Breite auftretenden Landflora aufweisen dürfte, bietet dem Biologen und Pflanzengeographen ein reiches Feld der Forschung. Ersterem durch die zweifellos vorhandenen mannigfachen Anpassungen an die Ungunst der Lebensbedingungen — namentlich die zerstörende Thätigkeit des Eises und die Monate lange Finsternis des Polarwinters — letzterem durch den in kalten Meeren besonders hohen Artenreichtum des Planktons.

Schwieriger ist die Aufgabe, die lebende oder tote Landflora zu ermitteln, da sich lebende Blütenpflanzen höchstwahrscheinlich nur äusserst spärlich vorfinden werden. Immerhin ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass einige höhere Pflanzen entdeckt werden, die, wenn sie endemisch sind, hohes wissenschaftliches Interesse beanspruchen dürften.

An einer Reihe paläontologischer Thatsachen und eigentümlicher Erscheinungen in der Verteilung der Flora und Fauna auf den dem Südpolarkreis benachbarten Festländern und isolierten Inselgruppen — südlichstes Südamerika, Neuseeland, Kerguelengruppe u. s. w. — wurde dann nachgewiesen, welche Klimaverhältnisse allem Anscheine nach in der nördlichen gemässigten und kalten Zone unmittelbar vor, während und nach der Tertiärzeit herrschten. Ferner wurde ausgeführt, dass die Bewohnbarkeit des antarktischen Festlandes höchstwahrscheinlich weit zurückliegt, weil die Tertiärzeit z. B. im Feuerland ein nur wenig wärmeres Klima besass als heute, woraus wieder auf die damalige Verteilung von Wasser und Land ein Schluss gezogen werden kann. Die Gesamtheit der bisher feststehenden Thatsachen legt jedenfalls die Vermutung nahe, dass die Antarktis ähnlich wie die Nordpolarländer eine fossile Flora in ihrem Schosse birgt, die von höchster Bedeutung für die

Kenntnis der Entwickelungsgeschichte der organischen Welt ist und deshalb eine wissenschaftliche Untersuchung in hohem Grade wünschenswert erscheinen lässt.

Den Beschluss der beiden Vorträge bildete die Vorführung von Lichtbildern nach Photographien aus Südchile, sowie nach Zeichnungen antarktischer Landschaften.

Allgemeine Vereinssitzung am 23. November. Nachdem der Vorsitzende, Herr Geh. Hofrat Prof. Dr. *Friedrich Ratzel*, die neu aufgenommenen und zur Aufnahme vorgeschlagenen Mitglieder bekannt gegeben hat, hält Herr Dr. *Hartmann*, Oberleutnant à la Suite der Armee, einen Vortrag über seine letzte Expedition zu den Sandfeld-Buschmännern im nordöstlichen Teile des südwestafrikanischen Schutzgebietes.

Anknüpfend an seine früher geschilderte Durchwanderung Deutsch-Südwestafrikas in den Jahren 1893—96 berichtet der Vortragende über einen Ausflug, den er 1897—98 mit dem Oberleutnant Grafen Rex zu den Sandfeld-Buschmännern unternommen hatte. Beide Reisende trafen sich in Grootfontein, wo sie ihre Wagenkarawane ausrüsteten und 12 Eingeborene anwarben, darunter den als einen treuen, zuverlässigen Menschen, aber auch als ein Original beschriebenen Diener Jakob.

Die während ihrer ganzen Dauer vom Wetter begünstigte Reise führte bald aus dem Damaraland ins Buschmanngebiet, wobei die Völkerscheide zugleich eine auffallende geologische, botanische und landschaftliche Grenze darstellt. Statt der rötlichen, kahlen Granit- und Sandsteinberge des von Flussbetten durchschnittenen Damaralandes setzt eine weissgraue, mit Gras- und Buschholz dicht bewachsene Kalksteinebene ein, die von niedrigen Hügeln und flachen Trichtern durchsetzt, der Fluss-, Thal- und Gebirgsbildung gänzlich entbehrt. Der Sandfeld-Buschmänner selbst wurde man erst sehr spät ansichtig. Doch hatte der Vortragende schon früher gelegentlich der topographischen und geologischen Untersuchung des Otavi-Minengebietes mit Mischlings-Buschmännern, den Nama-Buschmännern, zusammen gelebt.

Die Buschmänner zerfallen in vier Hauptgruppen. Die ersten beiden, die Nama- und Ovambo-Buschmänner, haben sich mit den umwohnenden Stämmen, deren Namen sie tragen, vielfach vermischt und auch deren Sprache angenommen. Die Nama-Buschmänner haben zu Gunsten der fremden ihre Muttersprache überhaupt verlernt, kleiden sich europäisch und blicken mit Verachtung auf ihre noch im Urzustande lebenden Stammesgenossen herab, ohne deshalb mit ihnen in Feindschaft zu leben.

Die hauptsächlich um die Etoshapfanne lebenden Ovambo-Buschmänner sprechen neben ihrer Sprache die der Ovambo, denen sie das Kupfer der Otaviminen zur Verarbeitung zubringen. Die nur 50—60 Köpfe starken von Dr. Hartmann erst entdeckten sogenannten „See-Buschmänner" scheinen überhaupt keine Buschmänner, sondern völlig verkommene und verwilderte Hottentotten zu sein. Die vierte Gruppe sind die rein gebliebenen eigentlichen oder Sandfeld-Buschmänner.

Die Sandfeld-Buschmänner treiben weder Ackerbau noch Viehzucht, sondern ziehen in Familiengruppen zu 30 bis 40 Personen, die unter einem Häuptling stehen, ohne jeden festeren Stammesverband unstät hin und her. Ihre Hauptbeschäftigung besteht im Sammeln von Feldkost und in der Jagd, wobei ihnen die scheinbar so einförmige Steppe eine reiche Speisekarte bietet. Die Tiere werden in Fallgruben, mit Fallstricken oder mit vergifteten Pfeilen erlegt. In der Verfolgung des Wildes und im Erkennen von Fährten sind die Eingeborenen Meister. Gegen Entbehrungen und klimatische Unbill abgehärtet, entwickeln sie zähe Ausdauer, ausserordentliche Schnelligkeit und bewundernswerte Sehschärfe, sodass sie die eigentlichen Beherrscher der Steppe sind und selbst die geringfügigste Veränderung in dem endlosen Grasmeere wahrnehmen. Im Anschleichen und Sichverbergen sind sie Meister und durch alle diese Eigenschaften geborene Kundschafter und Pfadfinder, die Hendrik Witboi geschickt benutzte und deren sich später auch Leutwein mit Erfolg bediente. Die Hütten der rastlos umherstreifenden Sandfeld-Buschmänner sind in notdürftigster Weise aus Zweigen und Fellen hergestellt, und ebenso primitiv ist der Hausrat (der bequem auf einem nicht allzugrossen Tische Platz fand). Der eingehend erörterten Körperbeschaffenheit nach sind die Eingeborenen wohl kleine, aber keineswegs zwerghafte Menschen, die alle unser militärisches Mindestmass erreichen. Ihre Religion ist im wesentlichen ein Gemisch abergläubiger Vorstellungen, und ihre Moralbegriffe sind sehr niedrig, infolgedessen z. B. der Kindesmord bei ihnen nicht als Verbrechen gilt. Dennoch wäre es falsch, die Sandfeld-Buschmänner für geistig tiefstehend zu halten, der Vortragende tritt vielmehr lebhaft für ihre Geistes- und Charaktereigenschaften ein und nimmt jene vielverkannten Menschen nachdrücklich in Schutz. Sie sind lange nicht so grausam wie die Damara, mit denen sie fortwährend kämpfen müssen, um nicht von ihnen zu Sklaven gemacht zu werden. Mit den Weissen sind die Sandfeld-Buschmänner noch nicht in Berührung gekommen.

Der Vortrag wurde durch die Vorführung von 40 Lichtbildern und eine Sammlung ethnographischer Gegenstände erläutert.

Ausserordentliche Versammlung (in Gemeinschaft mit der Abteilung Leipzig der Deutschen Kolonialgesellschaft) im Saale des Städtischen Kaufhauses am 7. Dezember. Nachdem der Vorsitzende des Vereins für Erdkunde, Herr Geheimer Hofrat Professor Dr. *Friedrich Ratzel*, den Vortragenden, Herrn Dr. *Hans Meyer* mit herzlichen Worten willkommen geheissen hat, giebt er einen kurzen Überblick über die Entdeckungsgeschichte des Kilimandjaro. Darauf hält Herr Dr. *Hans Meyer*, von der Versammlung lebhaft begrüsst, einen Vortrag über seine „Vierte Forschungsreise in Ostafrika".

Der Vortragende gab zunächst einen Rückblick über seine drei früheren ostafrikanischen Expeditionen von 1887/89, von denen ihn die dritte mitten in die Eis- und Gletscherwelt des Kilimandjaro gebracht hatte. Obwohl nun das gewaltige Vulkangebirge seitdem von Volkens, Lent, Johannes und anderen eingehend untersucht worden war, harrten doch noch verschiedene wissenschaftliche Fragen, namentlich der Nachweis der weiteren Verbreitung alter Gletscherspuren, der Lösung. Daher unternahm Dr. Hans Meyer 1898 mit dem Münchener Maler Platz eine vierte Reise und traf Anfang August auf der vom Hauptmann Johannes befehligten Kilimandjaro-Station Moschi ein. Auf Grund früherer Erfahrungen schob er an den Hängen des Kibogipfels nach und nach Etappen vor und besuchte zunächst die am Nordabhange des Gebirges hausenden Massai, die infolge der Verheerungen der Rinderpest verarmt sind und als schmutzige sesshafte Ackerbauer ein kümmerliches Dasein fristen.

Von hier ging es an der Nordseite des Kibo empor, wobei das erste Mal unter Zelten, die beiden nächsten Male in einer Höhle übernachtet wurde. Bei der oberen Höhle (3600 m) wurden bereits deutliche Gletscherspuren beobachtet, worauf in 4450 m ein überhängender Fels ein dürftiges Nachtquartier bot. Wegen der beständig abrutschenden lockeren Schuttmassen und der das Atmen erschwerenden dünnen Luft stellte der neunstündige Anstieg zum Gipfel an die Energie der beiden Reisenden hohe Anforderungen. Endlich war die 5790 m hohe Ostscharte des Kibo gewonnen, wo das Eis in seiner Lagerung und Massenverteilung namentlich infolge der Abschmelzung gegen früher erhebliche Veränderungen zeigte. Während des Abstieges erkrankte Herr Platz heftig am Fieber, sodass Dr. Meyer den nächsten Vorstoss in die Hochregion über das Galuma-Plateau zum neu entdeckten und benannten Drygalski-Gletscher allein, nur begleitet von einem Negersoldaten, unternehmen musste.

Da auch das Befinden der an die Kälte nicht gewöhnten Träger viel zu wünschen übrig liess, so zog sich die Karawane eilends ins warme Djaggaland zurück, wo sie seitens der Ein-

geborenen die beste Aufnahme fand. Dr. Meyer war erst Gast der protestantischen Leipziger Mission in Madschame, dann der katholischen Mission in Kiboscho. Von hier stieg er, da sein Begleiter wieder vom Fieber gepackt worden war, mit dem Pater Rohmer, einem gewandten Kletterer, am südlichen Kibo hinauf, wo wiederum deutliche Glacialspuren in Menge gefunden wurden.

Nun war die Untersuchung des Kilimandjaro beendet. Von Moschi ging es zum englischen Grenzort Taweta, dann auf der neu erbauten Ugandabahn, deren Bau der Vortragende volle Anerkennung zollte, zum britischen Hafen Mombassa, worauf die Reise mit einem Besuche von Sansibar und Dar es Ssalâm ihr Ende fand.

Den Schluss des inhaltreichen Vortrages bildeten kolonialpolitische Betrachtungen über die englische Kolonialverwaltung, über die gedeihliche Entfaltung Deutsch-Ostafrikas unter Gouverneur Lieberts hochverdienstlicher Verwaltung, über die Entwickelung des Plantagenlandes Usambara und die deutsch-ostafrikanischen Eisenbahnfragen, insbesondere über den unumgänglich notwendigen Weiterbau der Usambara-Eisenbahn.

Der Vortrag wurde durch zahlreiche ethnographische Gegenstände, photographische Aufnahmen und eine reiche Auswahl von Lichtbildern erläutert.

Mitgliederverzeichnis 1898.

(Abgeschlossen am 31. Dezember 1898.)

A. Vorstand.
B. Ehrenmitglieder.
C. Korrespondierende Mitglieder.
D. Ordentliche Mitglieder in Leipzig.
E. Auswärtige ordentliche Mitglieder.
F. Mitglieder der Karl Ritter-Stiftung, die nicht dem Verein angehören.

A.

I. Vorstand.

Vorsitzender: Geh. Hofrat Prof. Dr. **Friedrich Ratzel.**
1. Stellvertreter: Dr. **Hugo Berger.**
2. Stellvertreter: Prof. Dr. **Emil Schmidt.**
Schriftführer: Privatdocent Dr. **Kurt Hassert.**
1. Stellvertreter: Dr. **August Fitzau.**
2. Stellvertreter: Dr. **Hans Fischer.**
Kassierer: Bankier **Otto Keil.**
Stellvertreter: Kaufmann **Georg Rödiger sen.**
Bibliothekar: Lehrer **Hermann Hofmann.**

II. Den Ausschuss für die Verwaltung der Karl Ritter-Stiftung

bilden ausser den oben Genannten folgende Mitglieder des Vereins:

Amtshauptmann Geh. Reg.-Rat Dr. **H. A. Platzmann.**
Geh. Bergrat Prof. Dr. **F. Zirkel.**
Buchhändler **A. Brockhaus.**
Generalleutnant z. D. **Krüger.**
Kaufmann **K. T. A. Northoff.**

III. Beirat.

Dr. **Bruno Peter.**
Lehrer **F. H. Tittmann,** stellvertretender Bibliothekar.
Dr. **Hans Meyer.**
Gymnasialoberlehrer Dr. **Walter Ruge.**
Oberamtsrichter **Wilhelm Kranichfeld.**
Amtshauptmann Geh. Reg.-Rat Dr. **H. A. Platzmann.**
Kaufmann **Georg Rödiger sen.**
Reichsgerichtsrat **Stellmacher.**
Professor Dr. **Karl Schulz.**
Professor **O. Lungwitz.**

B. Ehrenmitglieder.

		Jahr der Ernennung.
1.	*Adolf Bastian*, Dr., Geh. Regierungsrat, Prof. und Direktor der ethnol. Abteil. des Kgl. Museums für Völkerkunde in Berlin	1881
2.	*Oskar Baumann*, Dr., K. K. Konsul in Sansibar . .	1893
3.	*Hugo Berger*, Dr. in Leipzig, Kurprinzstr. 5, III . .	1896
4.	Fräulein *Hedwig Clara Baronesse v. Eberstein* auf Schönefeld bei Leipzig	1874
5.	*Julius Hann*, Dr., Hofrat, Professor der Meteorologie an der K. K. Universität Graz	1886
6.	*Sven Hedin*, Dr., Stockholm, Norra Blasieholmskamm 5	1897
7.	Frau *Louisa Hay Kerr* in London	1866
8.	*Heinrich Kiepert*, Dr., Prof. in Berlin	1866
9.	*Alfr. Kirchhoff*, Dr., Prof. in Halle a. S., Giebichenstein	1886
10.	*Oskar Lenz*, Dr., Prof. in Prag	1881
11.	*Clements Markham*, Präsident der Geographischen Gesellschaft zu London	1886
12.	*Hans Meyer*, Dr. in Leipzig, Haydn-Strasse 20 . .	1887
13.	*Fridtjof Nansen*, Dr., Prof. an der Univ. Christiania	1890
14.	*Georg Neumayer*, Dr., Prof., Geh. Admiralitätsrat, Direktor der Deutschen Seewarte in Hamburg .	1883
15.	*Frhr. Nils Adolf Erik v. Nordenskjöld*, Professor in Stockholm	1881
16.	*J. Powell*, Major in Washington, Director of the Bureau of American Ethnology	1886
17.	*Wilhelm Reiss*, Dr., Geh. Regierungsrat, Schloss Könitz bei Saalfeld	1886
18.	*Frhr. Ferd. v. Richthofen*, Dr., Geh. Regierungsrat und Professor in Berlin	1881
19.	*Sophus Ruge*, Dr., Professor in Dresden	1886
20.	*Georg Frhr. v. Schleinitz*, Kontre-Admiral a. D., Haus Hohenborn. Post Lügde bei Bad Pyrmont	1883
21.	*Georg Schweinfurth*, Dr., Professor in Berlin . . .	1881
22.	*Alexander Sibiriakoff*, in Irkutsk	1881
23.	*Eduard Suess*, Dr., Professor in Wien	1886
24.	*Hermann Wagner*, Dr., Prof. und Geh. Regierungsrat in Göttingen	1886
25.	*Alexander v. Woeikof*, Dr., Prof. in St. Petersburg	1886
26.	*Hermann v. Wissmann*, Dr., Berlin	1891
27.	*Ferdinand Zirkel*, Geh. Bergrat, Prof., Dr. in Leipzig, Thalstrasse 33, II	1892

C. Korrespondierende Mitglieder.

		Jahr der Ernennung.
1.	*Max Buchner*, Dr., Dir. des Ethn. Mus. i. München	1886
2.	*Otto Clauss*, Dr., Privatdocent in München	1886
3.	*Guido Cora*, Professor in Turin	1886
4.	*Rudolf Credner*, Dr., Professor in Greifswald . . .	1886
5.	*Frhr. A. v. Danckelmann*, Dr., Prof. in Berlin . .	1882
6.	*Theobald Fischer*, Dr., Prof. in Marburg	1883
7.	*v. François*, Major in Berlin	1886
8.	*L. Friederichsen*, Sekr. der Geogr. Ges. in Hamburg	1881
9.	*G. K. Gilbert* in Washington	1886
10.	*Graf v. Götzen*, Pr.-Leut., kom. z. Gesandtsch. i. Washingt.	1895
11.	*C. L. Griesbach*, Dr., Dir. Geol. Survey of India, Calcutta	1886
12.	*F. v. Gülich*, Kaiserl. Min.-Resident a. D., Wiesbaden	1883
13.	*Fr. Gust. Hahn*, Dr., Prof. in Königsberg	1886
14.	*Bruno Hassenstein*, Dr., Kartograph in Gotha . .	1883
15.	*Alfred Hettner*, Dr., Prof. in Tübingen	1897
16.	*Fr. Hirth*, Dr., Prof. in München, Leopoldstr. 59 .	1883
17.	*Emil Holub*, Dr. med. in Wien	1881
18.	*E. Kalkowsky*, Dr., Prof. in Dresden	1883
19.	*C. M. Kan*, Dr., Prof. in Amsterdam	1883
20.	*R. Kiepert*, Dr., Kartograph in Berlin	1883
21.	*Wlad. Köppen*, Dr., Prof. in Hamburg	1886
22.	*L. v. Lóczy*, Prof. am Polytechnikum in Budapest . .	1886
23.	*A. v. Mechow*, Kgl. Preuss. Major a. D. in Marksburg bei Braubach a. Rh.	1883
24.	*Eduard Naumann*, Dr., Privatdocent in München .	1886
25.	*Albr. Penck*, Dr., Prof. an der Universität in Wien	1886
26.	*Carl Peters*, Dr., Reichskommissar z. D.	1886
27.	*Ed. Petri*, Dr., Prof. in St. Petersburg	1886
28.	*Philippi*, Dr. med., Prof. in Santiago (Chile)	1886
29.	*Fr. Regel*, Dr., Professor in Jena	1886
30.	*Paul Reichardt* in Berlin	1886
31.	*O. Schneider*, Dr., Prof. in Dresden-Blasewitz, Südstr. 5	1881
32.	*Paul Schreiber*, Prof., Dr., Direktor des Kgl. Sächs. Meteor. Institutes in Chemnitz	1886
33.	*Herm. Soyaux*, Bevollmächtigter der Siedelungsgesellschaft „Herman“ in Südbrasilien	1881
34.	*v. d. Steinen*, Prof. Dr., in Berlin	1886
35.	*A. Supan*, Dr., Professor in Gotha	1886
36.	*Alexis v. Tillo*, Dr., Kaiserl. Russ. Generalmajor, Chef des Generalstabes des I. Armeekorps in St. Petersburg, Wassilij Ostrow	1883
37.	*Emil Tietze*, Dr., Oberbergrat, Chefgeolog an der K. K. Geologischen Reichsanstalt in Wien . . .	1886
38.	*Wilh. Wagner*, Reg.-Landvermesser, Ossowo, Canada	1883
39.	*Theodor Wolf*, Dr. in Plauen bei Dresden	1886

D. Ordentliche Mitglieder

im Leipziger Stadtgebiet wohnend (auswärtige s. unter E).

Die mit * bezeichneten Mitglieder sind im Laufe des Jahres infolge Versetzung, Wegzug, durch Abmeldung u. s. w., die mit † bezeichneten durch den Tod ausgeschieden. (R) bedeutet Mitglied der Leipziger Karl Ritter-Stiftung.

		Eintrittsjahr
1.	*Abendroth, Robert*, Dr. phil., Assistent an der Universitäts-Bibliothek. Brandvorwerkstr. 38 . . .	1875
2.	*Abraham, Max*, Dr. jur., Verlagsbuchhändler. Thalstrasse 10	1878
3.	*Albert, Karl*, Schuldirektor. Kaiser Wilhelmstr. 53	1891
4.	*Ackermann, Alfred*, Verlagsbuchh. Bismarckstr. 17	1893
5.	**Adam*, Amtsrichter. Theaterplatz 1	1895
6.	*Anger*, Dr. jur. u. Landrichter. Robert Schumannstr. 1, I	1895
7.	*Arlès*, Frau. L.-Plagwitz, Elisabethallee 9	1896
8.	*Assmann, F. C.*, Bankdirektor in Plagwitz (Leipzig, Markt 11)	1883
9.	*Auerbach*, Turnlehrer an der III. Realschule. Sophienplatz 1, p.	1895
10.	*Bädeker, Fritz*, Buchhändler. Nürnbergerstr. 46 .	1870
11.	*Bädeker, Hugo*, Verlagsbuchhändler. Leibnizstr. 19, I	1897
12.	*von Bärenfels*, Reichsgerichtsrat. Dörrienstr. 1 . .	1896
13.	*Bärwinkel, Emil*, Justizrat. König-Johannstr. 4 . .	1876
14.	*Bahrdt, Rob. Theod.*, Dr. med., Hofrat. Emilienstr. 9	1878
15.	*Baldamus, A.*, Dr. phil., Oberlehrer. Leipzig-Gohlis, Albertstr. 3 b, II	1887
16.	*Bassenge, Gustav*, Ingenieur und Prokurist der Kammgarnspinnerei	1895
17.	*Bauer, Ernst*, Brauereibesitzer. Täubchenweg 5/7	1891
18.	*Baumann, O.*, Oberstleutnant a. D. Waldstr. 12 .	1896
19.	*Baumgärtner, Alphons*, Dr. jur., Verlagsbuchhändler. Marschnerstrasse 3, I	1877
20.	*Baumgärtner, Lionel*, Dr. jur., Buchhändler. Bayersche Strasse 81	1884
21.	*Baur*, Frau verw. Geh. Konsistorialrat. Königstr. 22	1875
22.	*Becker, Arthur*, Dr. phil. Augustusplatz 1 . . .	1880
23.	*Becker, Georg August*, Kaufmann. Moschelesstr. 2	1894
24.	*Beckmann, Ernst*, Dr. u. Professor a. d. Universität. Brüderstr. 34, II	1885

Eintrittsjahr.

25. *Beer*, Reichsgerichtsrat. Mozartstr. 7 1890
26. *Beerholdt, Hugo*, Agent. Erlenstr. 1 1868
27. *Begemann, Ed.*, Kaufmann. Pfaffendorferstr. 44, I 1896
28. *Behrends, Otto*, Lehrer. Kronprinzstr. 23 1894
29. *Benda*, Ingenieur. Karolinenstrasse 23 1897
30. *Bendix, Alfred*, Kaufmann. Sidonienstr. 55 . . . 1882
31. *v. Bennigsen, Gustav*, Hauptmann. König Johannstrasse 19 1895
32. *Berkholtz*, Dr. med. und Stabsarzt im 106. Inf.-Reg. Nordstrasse 44, I 1895
33. *Bernhardt, Albert*, Kaufmann. Dresdenerstr. 7 . . 1876
34. *Bernhardt, Franz*, Kaufmann. Pfaffendorferstr. 48 1889
35. *Berthold, E. R.*, Dr. phil. Hospitalstr. 13 1887
36. *Beyer*, Dr. phil. und Schuldirektor z. D. Gohlis, Leipzigerstrasse 13 1893
37. *Bielefeld, Eugen*, Kaufmann. Löhrstrasse 17 (Neumarkt 27) 1884
38. *Bielefeld, Max*, Dr. und Kaufmann in Fa. C. G. Gaudig Nachf., Gellertstrasse 10, I 1897
39. *Binding, Ludwig*, Dr. jur., Geh. Hofrat und Prof. an der Universität. Bismarckstr. 6 1874
40. *Blechschmidt, Paul*, Lehrer. Königstr. 7, Treppe B, II, r. 1896
41. *Blüthner, Herm.*, Kaufmann. Nikolaistr. 3 1889
42. *Böhm*, Dr., Univ.-Professor. Egelstrasse 10 1890
43. *Böker, Rob.*, Kaufmann. Plauenscher Platz 6, p. . 1877
44. †*Bötticher, E.*, Kaufmann 1898
45. *Böttcher, Joh. Ed.*, Dr., Prof., Rektor am Realgymnasium. Zeitzerstr. 10 1891
46. *Böttrich*, Reichsgerichtsrat. Jakobstr. 7, II . . 1896
47. *v. Bomhard*, Reichsgerichts-Senatspräsident. Flossplatz 35 1890
48. *v. Bomsdorff, Theodor*. L.-Reudnitz, Augustenstr. 8 1861
49. *Bonjean, Olivier*, Kaufmann. Ranstädter Steinweg 6 1875
50. *Bornmüller, Julius Heinr.*, Redakteur. Bismarckstrasse 12 1875
51. *Brandstetter, R.*, Buchhändler. Nürnberger Str. 46 1896
52. *Braun*, Reichsgerichtsrat. Fürstenstr. 8 1893
53. *Braunbehrens*, Reichsgerichtsrat. Lessingstr. 2, II 1894
54. *Brauns, Heinrich*, Buchhändler. Fürstenstr. 9, II 1896
55. *von den Brincken*, Baron. Weststrasse 4 . . . 1897
56. *Brockhaus, Albert*, Verlagsbuchhändler. Querstr. 16 1882
57. **Brockhaus, Arnold*, Dr. phil. u. Verlagsbuchhändler. Mozartstrasse 7 1893
58. *Brockhaus, Heinrich Eduard*, Dr. phil., Buchhändler (R). Salomonstr. 17 1862

Eintrittsjahr.

59. *Brockhaus, Heinrich*, Dr., Univ.-Prof. Salomonstr. 17 1884
60. *Brockhaus*, Frau *Louise* 1898
61. †*Brockhaus, Rudolf*, Buchhändler. Salomonstr. 17 1876
62. *Brockhaus, Rudolf*, Verlagsbuchhändler. Querstr. 16 1895
63. *Brückner*, Reichsgerichtsrat. Schenkendorfstr. 10 . 1892
64. *Brügmann*, Kaufmann. Mozartstr. 19 1896
65. *Bruns, Heinr.*, Dr., Prof., Direktor der Sternwarte. Stephanstrasse 3 1885
66. *v. Buchwald*, Reichsgerichtsrat. Goethestr. 9 . . . 1893
67. *Bücher, Karl*, Dr. und Prof. a. d. Univ. Gustav Adolphstr. 3 1896
68. *Bülau, Antonie*, Frl. Pfaffendorferstr. 36, II . . . 1888
69. *Burchard, Kurt*, Dr. jur. u. Professor a. d. Univ. Haydnstr. 6, I 1898
70. *Burckas, Hugo*, Rechtsanwalt. Gohlis-Eutritzsch, Halleschestrasse 1 1882
71. *Burgkhardt, Joh.*, Dr., Realschul-Oberlehrer. L.-Reudnitz, Konstantinstrasse 6 1889
72. *Buschick*, Dr. phil. und Lehrer. Arndtstr. 37, II . 1893
73. *Calame, Gustav Adalb.*, Reichsgerichtsrat. Kaiser Wilhelmstrasse 25 1884
74. *Carstanjen, A.*, Rechtsanwalt. Davidstrasse 1 b, I . 1897
75. *Carus, Julius Viktor*, Dr. med., Prof. an der Universität (R). Gellertstrasse 7 und 9 1861
76. *Cichorius, C. A.*, Dr., Prof. an der Universität. Moschelesstrasse 5 1888
77. *Clarus, A.*, Dr. med. Dorotheenstr. 1 1887
78. *Clarus, Eugen*, Dr. med. und prakt. Arzt. L.-Plagwitz, Karl Heine-Strasse 30 1895
79. *Cohn, Max*, Chemiker. Quaistr. 1, I 1874
80. *Cohnheim, Martha*, Frau Prof. Kleine Burggasse 2 1890
81. *Conrad, Friedrich*, Verlagsbuchhändler. Elsterstr. 26 1895
82. *Conrad, W.*, Ingenieur. Schenkendorfstr. 11 b, III . 1887
83. *Crass, Gustav*, Juwelier. Elsterstrasse 14, III . . . 1897
84. *Crayen, Feodor Alexander*, Kaufmann. Erdmannstrasse 17 1871
85. *Credner, Hermann*, Dr. ph., Geh. Bergrat und Prof. an der Universität. Karl Tauchnitzstrasse 27 . 1869
86. *Credner, H.*, Buchhändler. Dresdenerstrasse 1 (Johannisgasse 34/35) 1878
87. *v. Criegern*, Lic. theol., Dr. ph., Archidiakonus an der Thomaskirche. Gottschedstrasse 5 1874
88. *v. Cronenthall, Eugen, Hänel*, Oberstleutnant der Königl. Niederl. Kriegsmarine. Rossplatz 13 . . 1879

Eintrittsjahr.

89. *Curschmann*, Dr., Geh. Medizinalrat und Professor an der Universität. Stephanstrasse 8 1892
90. *Davignon, William*, Rentier. Ferd. Rhodestr. 20, I 1898
91. *Dähnhardt, O.*, Dr. phil., Gymnasialoberlehrer. Thomasiusstr. 17 1898
92. *Debes, Ernst*, Kartograph. Brüderstr. 23 1873
93. *Deiss*, Dr., Justizrat und Rechtsanwalt am Reichsgericht. Bismarckstrasse 2 1893
94. *Devrient, Alphons*, Prokurist d. Fa: Giesecke & Devrient. Nürnbergerstr. 9, II 1896
95. *Dietz*, Reichsgerichtsrat. Bismarckstrasse 9, III . 1894
96. *v. Dincklage*, Frh., Reichsgerichtsrat. Ferdinand Rhode-Strasse 17, III 1897
97. *Dippe*, Dr. med. u. prakt. Arzt. Promenadenstr. 12, II 1897
98. *Dodel, Heinrich*, Stadtrat. Sebastian Bachstr. 44 1896
99. *Dohmke*, Frau *Julie* verw. Professor. Königstr. 19 1898
100. *Dolega, Max*, Dr. med. Funkenburgstr. 10 . . . 1891
101. *v. Domarus*, Hauptmann beim XI. Inf.-Reg. No. 139. Auenstrasse 1, III 1887
102. *v. Donat, Hubert Franz Marie Joh.*, Hauptmann beim X. Inf.-Reg. No. 134. Nordstrasse 66 . . 1884
103. *Dörffel, F.*, Dr. med. u. prakt. Arzt. Seb. Bachstr. 7, II 1897
104. *Dorsch, Joh. Nic.*, Kaufmann. Mahlmannstr. 2 . 1887
105. *Dressler*, Frl. *Maria*, Lehrerin. Schenkendorfstr. 13 1897
106. *Driver, Oskar*, Fabrikbesitzer. Mozartstr. 2, II . 1896
107. *Drucker*, Dr. jur., Rechtsanwalt und Justizrat. Neumarkt 29, II 1896
108. *Dufour-Féronçe, Albert*, Kaufmann. Wilh. Seyferthstrasse 2 1893
109. *Dufour-Féronçe, Oswald.* Marschnerstrasse 3, II 1897
110. *Düms*, Dr. med. und Oberstabsarzt. Leibnizstr. 26 1893
111. *Dürbig, Anton Ferdinand*, Kaufmann (R). Centralstr. 12 1871
112. *Dürr, Alfons Fried.*, Buchhändler (R). Querstr. 14 1866
113. *Duval, Karl*, Kaufmann. König Johannstr. 6 . . 1896
114. *Dybwad, H.*, Architekt. Beethovenstrasse 1 . . . 1897
115. *v. Eckardt, Felix*, Redakteur. Lortzingstrasse 8, I 1898
116. *Eckert*, Dr. phil. L.-Schleussig, Villa Anna . . . 1895
117. *von Ege*, Reichsgerichtsrat. Hauptmannstr. 10 . . 1893
118. *Einhorn*, Buchhändler. Rossplatz 16 1890
119. *Eisenreich, L.*, Schuldirektor. Gerichtsweg 11, II 1887
120. *Eelboo*, Baurat und Architekt. Leibnizstr. 11 . . 1890
121. *Elsner, Fritz*, Dr. u. Gerichtschemiker. Braustr. 8 1897
122. *Elster, E.*, Dr., Professor a. d. Univ. Stephanstr. 18, III 1891
123. *Engert, Otto*, i. Fa. Buchhandlung K. F. Koehler 1898

Eintrittsjahr.

124. *Engländer*, Reichsgerichtsrat a. D. Schreberstr. 13, II 1896
125. *Erdmann, Kurt*, Kartograph. Brüderstr. 23 . . . 1886
126. *Erler, Otto*, Kaufmann. Brühl 46/48 1897
127. *Erythropel, J. W.*, Justizrat und Rechtsanwalt am Reichsgericht. Grassistr. 21 1881
128. *Eulenburg*, Verlagsbuchhändler. Mozartstr. 23 . 1896
129. *Ewald, Ch. W. C.*, Reichsgerichtsrat. Schwägrichenstrasse 11, I 1897
130. *Fahrig, Karl*, Kaufmann. Zöllnerstr. 2 (Petersstr. 28) 1871
131. *Feddersen, Bernh. Wilh.*, Dr. phil. (R). Karolinenstr. 9 1861
132. *Felix, J.*, Dr., Prof. an der Universität. Gellertstr. 3 1890
133. *Fenthol*, Dr., Zahnarzt. Centralstr. 10 1896
134. *Fick, Rudolph*, Dr. med. und Prof. a. d. Univers. Gustav Adolphstrasse 5, p. 1896
135. *Fiedler, Max*, Kaufmann. Pfaffendorferstr. 50, III 1896
136. *Finkelstein, Joseph*, Kaufmann. Plagwitzer Str. 49, p. 1878
137. **Fischer, Bernhard*, Dr. jur., Finanzrat und Stadtrat 1877
138. *Fischer, Hans*, Dr. phil., Kartograph. Brüderstr. 23 1881
139. *Fitzau, August*, Dr. phil. Pfaffendorferstr. 8 . . 1888
140. *Flechsig, Paul*, Dr., Univ.-Prof. Windmühlenweg 1892
141. *Flinsch, Heinrich sen.*, Kaufmann. Augustusplatz 2 1874
142. *Flohr*, Amtsrichter. Georgenstr. 1b 1896
143. **Flor, Karl*, Kaufmann. Poniatowskystr. 10 . . . 1891
144. *Fölzer*, Frl. Rosenthalgasse 6, I 1898
145. **Frederking, E. G. Adolf*, Ingenieur. Thomasiusstr. 16 1885
146. *Freiesleben, Paul*, Kaufmann. Plagwitzerstr. 10 (Kleine Fleischergasse) 1884
147. *Frenkel, Paul*, Rechtsanwalt. Katharinenstr. 27 . 1883
148. *Frenkel*, Fabrikbesitzer. Leibnizstr. 7, I 1896
149. *Frey*, Dr. phil. Gustav Adolphstr. 27 1893
150. *Freyer, Richard*, Kaufmann. Schulstr. 12 (Brühl 61) 1877
151. *Friedrich, E. P.*, Dr. med. u. Privatdocent a. d. Univ. Nürnbergerstr. 42 1896
152. *Friedrich, P. L.*, Dr. med. u. Professor a. d. Univ. Flossplatz 31, II 1897
153. *Fritsch, M.*, Dr. phil. Sebastian Bachstr. 20 . . 1894
154. *Fritsche, H. Tr.*, Fabrikbes. L.-Gohlis, Antonstr. 9 1873
155. *Fritzsche, L.*, Kaufmann (Inh. der Firma E. Büttner) Alte Elster 12 1895
156. *Frobenius, Leo.* L.-Gohlis, Wilhelmstrasse 3 . . 1897
157. *Galli*, Reichsgerichtsrat. Bismarckstrasse 17 . . . 1897
158. *Gardthausen, Viktor*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Lampestr. 10 1884

Eintrittsjahr.

159. *Gebhard*, Frau verw.Verlagsbuchh. Seb. Bachstr. 53 1897
160. *Geibel, Ad.*, Dr. phil. und Buchhändler. Bahnhofstr. 3 (Dresdenerstr. 17) 1881
161. *Geibel, Karl*, Buchhändler. Löhrs Platz 5 (Dresdenerstrasse 17) 1867
162. *Gensel, Julius*, Dr. jur., Sekretär der Handelskammer. Hillerstr. 3 1878
163. *Georgi*, Buchhändler. Salomonstr. 16 1896
164. *Georgi, Curt*, Kaufmann. Waldstr. 13 1896
165. *Georgi, O. Rob.*, Dr. jur., Oberbürgermeister. Querstr. 26 und 28 1882
166. *Gerhard, Raimund*, Verlagsbuchh. Lessingstr. 12 1897
167. *Gerhard*, Fräulein *Similde*, Dame des K. S. Sidonienordens. Lessingstr. 4 1878
168. *Giesecke, Johannes*, Buchdruckereibesitzer. Nürnbergerstrasse 12 1897
169. *Giesecke, Hermann*, Buch- und Kunstdruckereibesitzer. Sebastian Bachstr. 46 1871
170. *Girbardt, Hilmar*, Kaufmann. Karl Tauchnitzstr. 33 (Grimmaischestr., Mauricianum) 1884
171. *Gödel, Louis*, Kaufmann. Elisenstr. 13 1891
172. *Göhring, Alfred*, Kgl. Portug. Konsul. Augustusplatz 1 1879
173. *Göhring, Edmund Oskar*, Kaufmann. Weststr. 11 1869
174. *Göring, Anton*, Prof. und Maler. Waldstr. 44 . . 1875
175. *Göschen, Gustav*, Kaufmann. Tauchaerstr. 10, III 1896
176. *Göttel*, Buchdruckereibesitzer. Grassistr. 27 . . . 1892
177. *Götze, Johann Wilhelm Adolf*, Kaufmann (R).
178. *Goetze*, Frl. *Emmy*. L.-Gohlis, Augustenstr. 13 . 1898
Gneisenaustr. 1 1873
179. *Goldfriedrich, G. Ad.*, Oberfinanzrat. An der alten Elster 14, III 1878
180. *Gotthard, F.*, Pastor. Waldstr. 70 1896
181. *Gottschald, Otto*, Kaufmann. Pfaffendorferstr. 7 . 1880
182. *Gröppler, W.*, Kaufmann. Moschelesstr. 1 . . . 1889
183. *Grosse, Bernhard*, Kaufmann. Petersstr. 19 . . . 1894
184. *Grumbach, Joh.*, Rauchwarenhändler. Ritterstr. 38/40 1891
185. *Grunow*, Verlagsbuchhändler. Inselstr. 20 1897
186. *Grünler, Otto*, Dr. jur., Geh. Regierungsrat. Täubchenweg 2 1882
187. *Grünthal, Bruno*, Kaufmann. Tauchaerstr. 13 . 1875
188. *Gulden, Paul*, Fabrikant. Plagwitzer Strasse 11 . 1897
189. **Gumpel*, Frl. *Anna*. Hauptmannstrasse 1, I . . 1897
190. *Günther, Karl*, Buchhändler. Kaiser Wilhelmstr. 13 (Querstr. 10—12) 1878

Eintrittsjahr.

191. *Guthe, Herm.*, Dr. und Professor a. d. Universität. Körnerplatz 7, II 1879
192. *Guthzeit, M.*, Dr. und Assistent am chemischen Universitäts-Laboratorium. Emilienstr. 11 . . . 1887
193. *Haake, Jul. Herm.*, Dr. med., Privatdocent an der Universität. Bahnhofstr. 9, III 1866
194. *Haasmann*, Hauptmann im K. S. VII. Inf.-Regiment No. 106. L.-Gohlis, Möckernschestr. 10, III . . 1894
195. *Habenicht, Theodor*, Kaufmann. L.-Plagwitz, Dr. Karl Heinestr. 20 1879
196. *Haberland*, Verlagsbuchhdlr. L.-Reudnitz, Crusiusstrasse 4—6 1896
197. *Hacker*, Dr. med. und prakt. Arzt. Nürnbergerstr. 54 1895
198. **v. Hackman*, Dr., Funkenburgstrasse 14, III . . . 1897
199. **Haedicke*, Dr. med. u. prakt. Arzt. Thomaskirchhof 12 1890
200. *Händel, Hugo*, Buchhändler. Rossstr. 9 1873
201. *Hässel, Hermann*, Buchhändler. Lindenstr. 16/18 1889
202. *Hahn, Otto*, Dr., Lehrer an der Handelslehranstalt. Sophienstr. 17/19 1878
203. *Hamm*, Oberreichsanwalt. Beethovenstr. 12, p. . 1896
204. *Harazim*, Fabrikbesitzer. Kaiser Wilhelmstr. 12 . 1893
205. *Hartung, Bruno*, Lic. theol., Dr. phil. und Pastor. Albertstr. 38 1877
206. *Hartung, J. F. Hermann*, Privatmann. Querstr. 25 1872
207. *v. Hase, Oskar*, Dr. phil., Buchhändler und Buchdruckereibesitzer (Firma: Breitkopf & Härtel). Sternwartenstr. 79 (Nürnbergerstr. 36/38) 1887
208. *Hasse, Ernst*, Dr. phil., Prof. a. d. Univ., Direktor des städt. statist. Bureaus. L.-Gohlis, Sidonienstr. 2 1870
209. *v. Hassel*, Reichgerichtsrat. Pfaffendorferstr. 6, II 1896
210. *Hassert, K.*, Dr. phil., Privatdocent a. d. Universität. Lampestr. 8, III 1887
211. **Heinemann*, Reichsanwalt. Kaiser Wilhelmstr. 12 1894
212. *Heinze, Max*, Dr., Prof. an der Universität und Geh. Hofrat. Grimmaische Str. 32 1882
213. *Heitmann*, Buchdruckereibesitzer. Plagwitzerstr. 36 1896
214. *Heller*, Geh. Reg.-Rat und Reichsbankdirektor. Petersstrasse 1896
215. *Helmolt*, Dr. phil. und Redakteur im Bibliograph. Institut. L.-Reudnitz, Kohlgartenstr. 20 1894
216. *Herfurth, Edgar*, Buchdruckereibesitzer. Petersteinweg 19 1896
217. *Herfurth, Paul*, Kaufmann. Weststr. 9 1886
218. *Herrich, Alwin*, Direktor der geograph.-artist. Anstalt von F. A. Brockhaus. L.-Reudnitz, Gemeindestr. 34 1882

Eintrittsjahr.

219. *Heubner*, *H.*, Maler. Elsterstr. 9 1876
220. *Heydenreich*, *Arthur*. Hillerstr. 2 1893
221. *Heydenreich*, *Gust. Ernst*, Kaufmann (R). Hillerstr. 2 1869
222. *Heydrich*, *L.*, Bildhauer. Elsterstrasse 3, I . . . 1897
223. *Heym*, *Ad.*, Parkettfabrikant. Hauptmannstr. 10 . 1892
224. *Hiersemann*, *Karl W.*, Buchhändler. Königsstr. 3 1895
225. *Hillig*, Dr. *Curt*, Bankdirektor. Schwägrichenstr. 13, III 1898
226. *Hillig*, Frau *Marie* verw. Dr., geb. Schomburgk. L.-Plagwitz, Dr. Karl Heinestr. 1884
227. *Hirt*, *Arnold Ludwig*, Buchhändler. Salomonstr. 15 1874
228. *Hirzel*, *Georg*, Verlagsbuchhdlr. Schwägrichenstr. 8 1893
229. *His*, *Wilhelm*, Dr. med., Geh. Medizinalrat und Prof. an der Universität. Königsstr. 22 1874
230. *Hösel*, *Ludwig*, Dr. Härtelstr. 8, III 1890
231. *Hobusch*, Frl. *Anna*, Lehrerin. Zeitzerstrasse 15, I 1897
232. **Hoffmann*, Dr. phil. Ferdinand Rhodestr. 21, I . 1896
233. *Hoffmann*, *Albin*, Dr., Geh. Medizinalrat und Prof. an der Universität. Rossplatz 14 1887
234. *Hoffmann*, *Alfred*, Kaufmann. Moschelesstr. 7 . . 1888
235. *Hoffmann-Goedecke*, Frau *Emma* verw. Plagwitz, Dr. Karl Heinestr. 10 1888
236. *Hoffmann*, *Jul. Rob.*, Architekt. Sidonienstr. 51 . 1888
237. *v. Hoffmann*, *Oskar*, Kaufmann. Augustusplatz 7 1867
238. *Hofmann*, *Franz*, Dr., Prof. Windmühlenstr. 49 . 1888
239. *Hofmann*, *Hermann*, Lehrer an der V. Bürgerschule. Bayerschestrasse 21, I 1871
240. *Hofmann*, *M.*, Kaufmann. Blücherplatz 2 1877
241. *Holberg*, Frau *C.*, Privata. Dresdenerstrasse 7 . . 1897
242. *Holz*, *Georg*, Dr., Prof. an der Univ. Elsterstr. 53 1892
243. *v. Holleben*, Frau *A.* Lessingstr. 9, I 1898
244. *Hubert*, Dr. med. und prakt. Arzt. Harkortstr. 10, p. 1896
245. *Huste*, *Richard*, Kaufmann und Konsul. Gottschedstr. 5, I 1874
246. *Hübner*, Frl. *E.*, Institutsvorsteherin. Dorotheenstr. 7 1897
247. *Ihle*, Dr. med. und prakt. Arzt. L.-Lindenau, Bernhardstr. 15 1895
248. **Jacobi*, Dr. phil. Sidonienstr. 36 1890
249. *Jacobson*, *Alfons*, Kaufmann. Pfaffendorferstr. 14 (Brühl 85) 1884
250. *Jäger*, *Bruno*, Buchhändler. Rossplatz 17 . . . 1884
251. *Jummel*, *Frdr. Ottomar*, Baumeister, L.-Eutritzsch, Wiesenstr. 29 1878
252. **Jung*, *E.*, Dr. phil. L.-Lindenau, Merseburgerstr. 69 1884
253. *Jürgens*, *Wilhelm*, Kaufmann. Rossplatz 8 . . . 1869

Eintrittsjahr.

254. †*Kayser, Paul*, Dr. u. Senatspräsident a. Reichsger. Beethovenstr. 6 1897
255. *Keil, Alfred*, Dr. phil., Bankier. Plagwitz, Karl Heinestr. 1, pt. 1895
256. *Keil, Otto*, Bankier. Markt 16 1875
257. *Keil, Paul*, Bankier. Markt 16, II 1895
258. *Keilberg, Heinr.*, Kaufmann. Ranstädter Steinweg 29 1869
259. *Kell*, Sek.-Leutnant im 179. Infant.-Reg. L.-Gohlis, Strassburgerstr. 14 1894
260. *Ketzer*, Realschuloberlehrer. Elisenstr. 50 1898
261. *Kirchner, Ernst*, Kommerzienrat u. Fabrikbesitzer. Karl-Tauchnitzstr. 55 1894
262. *Kitte, Max*, Kaufmann i. Fa. Kitte & Co. Humboldtstr. 4 1897
263. *Kleinschmidt, W.*, Kaufmann. Lessingstrasse 14, II 1897
264. *Klemm*, Musikalien- u. Verlagsbuchhdlr. Neumarkt 28 1898
265. *Klemm, Paul*, Dr., Assistent am botan. Laboratorium. Nürnbergerstr. 18, I 1891
266. *Klinger, Georg*, Kaufmann. Königsplatz 17 . . . 1898
267. *Klinger, Max*, Professor. L.-Plagwitz, Karl Heinestr. 6 1898
268. *Klöppel*, Geh. Justizrat, Dr. jur. Schenkendorfstr. 8 1895
269. *Knauth, Oktavio*, Kaufmann. Elsterstr. 38 . . . 1894
270. *Kob, Friedrich*, Kaufmann. Mozartstr. 21 1884
271. *Kolb*, Reichsgerichtsrat. Beethovenstr. 7, II . . . 1898
272. †*Koehler, Karl Franz*, Buchh. Sternwartenstr. 79 1869
273. *Koehler-Schall*, Frau *Bertha* verw. Verlagsbuchh. Täubchenweg 21 1898
274. *Köhler, L.*, Diakonus an St. Johannis. L.-Reudnitz, Konstantinstr. 8, I 1898
275. *Kölliker*, Dr. med. und Prof. an der Universität. Tauchaer Strasse 9 1893
276. *König, Heinrich*, Dr. phil. und Fabrikbesitzer. Bahnhofstr. 8, III 1896
277. *Körner*, Fabrikbesitzer. Parkstr. 1 1896
278. *Kormann, Georg*, Dr. jur. und Rechtsanwalt. Universitätsstr. 4 1880
279. *Kranichfeld, Wilh.*, Oberamtsrichter. Fürstenstr. 11 1874
280. *Kratzmann, R.*, Realschuloberlehrer. Körnerplatz 8 1892
281. *Krauss, Paul*, Kartograph. Nordstr. 43 1885
282. *Krausse*, Leutnant im 107. Inf.-Reg. L.-Eutritzsch, Pötzschauer Strasse 6 1895
283. *Krehl, Chr. L. E.*, Dr. phil., Geh. Hofrat, Prof. an der Universität. An der I. Bürgerschule . . 1861
284. *Kretschmer, Adolf*, Rechtsanwalt. Braustr. 2 . . 1877
285. *Kritz, Paul*, Dr. phil. L.-Gohlis, Antonstr. . . . 1895

Eintrittsjahr.

286. *Kröner, Adolf*, Geh. Kommerzienrat, Vorsitzender des Deutschen Buchh.-Börsenvereins. Königsstr. 33 1884
287. *Krügel, Friedr.*, Privatmann. Wiesenstr. 11, II . 1890
288. *Krüger*, Generalleutnant z. D. Schenkendorfstr. 6, p. 1896
289. *Krug*, Fräulein *Martha*, Lehrerin. Lessingstr. 4 . 1895
290. *Kühn, Johannes*, Dr. phil. Petersstr. 5 1882
291. *Kühn*, Dr. ph. u. Handelsschuldirektor. Emilienstr. 21 1893
292. *Küster, Friedr. Heinr. Ed.*, Dr. med. und Privatdocent an der Universität. Mozartstr. 9 1875
293. *Küstner, Albert.* Dresdenerstr. 2 1880
294. *Kummer, K. F. A.*, Kommerzienrat (R). Auenstr. 8 1871
295. *Kupfer, Friedrich*, Realschullehrer. Bahnhofstr. 5 c 1895
296. †*Kutzleb*, Dr., Regierungsrat bei der Königl. Kreishauptmannschaft. Promenadenstr. 9 1892
297. *Lachmund, Charley*, Konservatorist. Emilienstr. 12, III 1897
298. *Lampe, Fritz*, Verlagsbuchhändler. Mozartstr. 10 1896
299. *Lampe-Vischer, Karl*, Dr. jur., Buchhändler. An der I. Bürgerschule 2 1865
300. *Lamprecht*, Dr. und Professor an der Universität. L.-Gohlis, Äussere Halleschestrasse 9 1891
301. *Lange, Ernst*, Direktor der V. Bezirksschule. Waldstr. 10, III 1880
302. *Lange, J.*, Dr. med. und Privatdocent an der Universität. Mozartstr. 7 1893
303. *Lange, Max*, Dr. jur., Buchhändler. Querstr. 13 1865
304. **Langerhans, Wilh. Heinr.*, Dr. jur., Reichsgerichtsrat a. D. Pfaffendorferstrasse 24 1886
305. †*Laschinsky, F. W.*, Steindruckereibes. Querstr. 23 1879
306. *Lauffs*, Frau Dr. Weststr. 27 1895
307. *Leistner, Herm.*, Fabrikant. Südstr. 83 1888
308. *Lenhartz, Siegfried*, Dr. med. Flossplatz 34 . . 1891
309. *Leskien, August*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Stephanstr. 10 1876
310. †*Leuckart, Rud.*, Dr. med. et phil., Geh. Rat und Prof. der Zoologie (R). Thalstr. 33 1870
311. *v. Leupoldt, Chr. Aug.*, Kaufmann. Grimmaische Strasse 32 1876
312. *Lewald*, Justizrat und Rechtsanwalt am Reichsgericht. Simsonstr. 2, II 1896
313. *de Liagre, Oskar*, Buchh. König Johannstr. 16, III 1897
314. **Lie*, Dr. phil., Prof. a. d. Universität. Seeburgstr. 33 1892
315. *Liebert, H.*, Dr., Zahnarzt. Emilienstr. 29, I . . . 1895
316. *Liebeskind-Platzmann, Franz Ludwig*, Kaufmann. An der Milchinsel 2, p. 1865

Eintrittsjahr.

317. *Liebster*, Premier-Leutnant im 179. Infanterie-Reg. Rudolfstr. 6, III 1896
318. *Lippmann*, Dr. jur. u. Reichsgerichtsrat. Albertstr. 44 1894
319. *Lipsius, Justus Herm.*, Dr. und Prof. an der Universität (R). Weststr. 87/89 1882
320. *List*, Frau *Flora*. Plagwitzerstr. 1 1896
321. *Lobe*, Dr. jur. und Landrichter. Harkortstr. 15 . . 1896
322. *Loeser, Max*, Kaufmann. Windmühlenstr. 24 . . 1896
323. *Löschcke*, Rechtsanwalt. Katharinenstr. 27 . . . 1890
324. *Lohse*, Chemiker und Dr. phil. Plagwitzerstr. 14 . 1895
325. *Lomnitz, F.*, i. Fa. Verlagsbuchhdlg. Georg Wigand. Rudolfstr. 2 1898
326. *Ludwig-Wolf, L. Friedr.*, Stadtrat. Poststr. 5 . 1888
327. *Lungwitz, Oskar*, Prof. und Realgymn.-Oberlehrer. Braustr. 17 1878
328. *Lutterbeck, August*, Kaufmann. Marienstr. 31 . . 1897
329. *Lutterbeck, E.*, Kaufmann. Lessingstr. 9 1890
330. *Mackenthun*, Dr. med. u. prakt. Arzt. Lortzingstr. 1 1897
331. *Mackroth, Christ. Adolf*, Buchhändler. Petersstr. 11 1870
332. *Madelung*, Frau Hauptmann. Bismarckstr. 2, III . 1897
333. *Mädler, Anton*, Fabrikbesitzer. Petersstr. 8 . . . 1896
334. *Marcks*, Dr. phil. und Prof. an der Universität. Stephanstr. 12 1895
335. *Marshall, William*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Felixstr. 2 1887
336. **Marsson*, Apotheker, Dr. phil. L.-Eutritzsch, Carolastr. 1, pt. 1895
337. *Martini, Arwed*, Staatsanwalt. Kaiser Wilhelmstr. 3 1883
338. *Maurer, Bernhard*, Kaufmann. Emilienstr. 11 (Katharinenstr. 20) 1876
339. *Mayer, Adolf*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Königsstr. 1 1868
340. *Mayer, Arthur*, Kaufmann, in Fa. Morgenstern & Kotrade. Weststr. 79 1897
341. *Mayer, Fritz*, Bankier. Dorotheenplatz 4 1877
342. *Meisel, Gustav*, Kaufmann. Tauchaerstr. 7 . . . 1875
343. *Meischeider, G. O. E. Julius*, Dr. jur., Reichsgerichtsrat. Kaiser Wilhelmstr. 12 1884
344. *Meissner*, Kaufmann. Salomonstr. 15, I 1896
345. *Meissner, Julius Friedrich*, Kaufmann und Kommerzienrat (R). Sidonienstr. 18 1867
346. *Meissner, Richard*, Kaufmann. Schwägrichenstr. 3 1894
347. *Menge*, Dr. jur. und Reichsanwalt. Kaiser Wilhelmstr. 31 1894

Eintrittsjahr.

348. *Mentz, G. R. P.*, Prokurist an der Kreditanstalt. Robert Schumannstrasse 1, p. 1897
349. *Meyer*, Bankier. Mozartstr. 21 1896
350. *Meyer, Arndt*, Buchhändler. Bibliographisches Institut, Täubchenweg 17 1894
351. *Meyer, Eugen*, Rentier. Beethovenstr. 6, I . . . 1898
352. *Meyer, Gustav*, Kaufmann. Simsonstr. 2 1893
353. *Meyer, Hermann*, Buchhändler. Plagwitzerstr. 44 1895
354. *Meyer, Hermann*, Dr. phil. Robert Schumannstrasse 12, p. 1894
355. *Meyer, Karl*, Buchhändler. Bibliographisches Inst. 1894
356. *Meyer, Oskar*, Bankier. Bismarckstr. 9 1895
357. *Mielisch, Hugo*, Kartograph. Poststr. 11 1888
358. *Morgenstern*, Frau *Bertha* verw. Hofrat. Funkenburgstrasse 9, I 1884
359. *Mühl, C.*, Redakteur im Bibliographischen Institut. Jablonowskystr. 1 1874
360. *Müller*, Reichsgerichtsrat. Jakobstr. 9 1896
361. *Müller, Alwin*, Dr. med. und prakt. Arzt. Dorotheenplatz 1896
362. *Müller, Erich*, Polizeirat. Kaiser Wilhelmstr. 5, I 1883
363. *Müller, Herrmann*, Fabrikbesitzer. L.-Plagwitz, Ernst Meystr. 22 1893
364. **Nagel, Philipp*, Kaufmann u. Stadtrat. Auenstr. 2 1876
365. *Nachod, F.*, Vicekonsul der Vereinigten Staaten. Karl Tauchnitzstr. 43 1884
366. *Naoum, Ph.*, Konsul. Auenstr. 9 1896
367. *Neimann, Eduard*, Architekt. An der Pleisse 2e 1885
368. *Neisse, M. G.*, Reichsgerichtsrat. Schwägrichenstrasse 9, III 1891
369. *Nienholdt*, Dr. jur. u. Rechtsanwalt. Albertstr. 35, pt. 1895
370. *Niesmann, E.*, Kaufmann. Weststr. 71 1894
371. *Nitzsche, Karl*, Rittergutspachter in Thonberg (R) 1874
372. *Northoff, Karl Friedr. Anton*, Kaufmann (R). An der Pleisse 4 1874
373. *Obst, Bernhard Hermann*, Dr. med. und Direktor des Völkermuseums. Südstr. 11 1863
374. *Obst*, Papierhändler. Hospitalstr. 10 1896
375. *Oehme, Oskar Feodor*, Justizrat. Nikolaistr. 21 . 1875
376. *Oelssner, A. W.*, Kaufmann. Brühl 34 1879
377. *Ohlshausen*, Dr., Reichgerichtsrat. Lessingstr. 1 . 1892
378. *Opitz, Karl*, Kartograph in Leipzig-Neustadt. Ludwigstr. 10 1874

Eintrittsjahr.

379. *Ostwald, W.*, Dr. phil., Prof. a. d. Univ. Linnéstr. 2/3 1887
380. *v. Öttingen, Arthur*, Dr. phil. u. Professor a. d. Univ., Kaiserl. Russ. Wirkl. Staatsrat. Mozartstr. 1, III 1897
381. †*Otto, Karl*, Dr. ph., Direktor d. Lebensversicherungsgesellschaft zu Leipzig. König Johannstr. 15 . . 1883
382. *Otto*, Frl. *Margarethe*, Lehrerin. Querstr. 31, III 1896
383. *Peschel*, Frau *Karoline*, verw. Geh. Rat. Kurzestr. 7 1878
384. *Peter, Bruno*, Dr. phil., erster Observator an der Sternwarte. Stephanstr. 3 1887
385. *Peter*, Dr. phil. und Realgymnasialoberlehrer. L.-Plagwitz, Erdmannstr. 11, III 1896
386. *Petersen, Jul.*, Dr., Reichsgerichtsrat. Schützenstr. 12 1889
387. *Peterssen*, Senatspräsident am Reichsgericht. Sebastian Bachstr. 7 1892
388. *Petsch*, Reichsgerichtsrat a. D. Sebastian Bachstr. 5 1896
389. *Pfeifer, Herm.*, Lehrer an der I. Bürgerschule. Sebastian Bachstr. 16, III 1890
390. *Pfeffer, W.*, Dr. phil., Geh. Hofrat, Prof. an der Universität. Linnéstr. 19b 1887
391. *Pichler*, Frl. *Marie*, Privata. L.-Gohlis, Wiesenstr. 2, I 1898
392. *Platzmann, H. Alexander*, Dr. jur., Geh. Reg.-Rat, Amtshauptmann (R). Wiesenstr. 7 1879
393. *Platzmann, Paul*, Dr. jur., Rechtsanwalt. Poststr. 9/11 1886
394. *Poppitz, David*, Kaufmann. Jakobstr. 5 1891
395. *Prätorius, W.*, Prokurist der Firma Gaudig & Blum. König Johannstr. 1, I 1895
396. *Prager, Albert*, Kaufmann. Leibnizstr. 5, II . . 1887
397. *Prasse, Ernst Alfred*, Betriebsingenieur. Poniatowskystr. 2 1883
398. *Preiser, Ferdinand*, Kaufmann. Marienstr. 10b, II 1897
399. †*Prell-Erckens, Eduard*, Kaufmann und Konsul. Elisenstr. 39 1874
400. *Preussner*, Direktor. L.-Gohlis, Böhmestrasse 9 . 1897
401. *Protze, L.*, Rechtsanwalt. Schenkendorfstr. 11b . 1887
402. *v. Querfurth*, Königl. Hauptmann. Promenadenstrasse 10, II 1898
403. *Ratzel, Friedrich*, Dr. phil., Geheimer Hofrat und Prof. an der Universität. Grassistr. 10 1886
404. *Reclam, Heinr.*, Buchhändler (R). Kreuzstr. 7 . . 1875
405. *Rehbein, C. Adalb. H.*, Reichsgerichtsrat. Hohestr. 17 1884
406. *Rehwoldt*, Fabrikbesitzer (Firma: Gebr. Brehmer). Karl Tauchnitzstr. 45 1893
407. *Reinhardt, Kurt*, Kaufmann. Lessingstrasse 10 . 1897
408. *Reinicke, Em.*, Verlagsbuchhändler. Stephanstr. 18, III 1895

Eintrittsjahr.

409. *Reissig*, Frau *Martha*. Karl Tauchnitzstr. 8 . . . 1898
410. *Remelé*, Reichsgerichtsrat. Dresdenerstr. 17 . . 1896
411. *Rentsch*, *C.*, Student. Rabensteinplatz 2, I . . . 1898
412. *Reuther*, Prof. und Konrektor am Realgymnasium. Sidonienstr. 51 1873
413. *Richter*, Fräulein *Hedwig*, Äussere Löhrstr. 11 . 1886
414. *Richters*, *Walter*, Buchdruckereibes. Promenadenstrasse 24, I 1898
415. *Ritter*, *Heinr.*, Buchhändler. Täubchenweg 2 (Pfaffendorferstr. 10) 1876
416. *Ritzhaupt*, *Konrad Curt*, Kaufmann (R). Marienstrasse 21, I 1872
417. *Rödiger*, *Georg sen.*, Kaufmann. Plagwitz, Karl Heinestrasse 14 (Leipzig, Brühl 2) 1879
418. *Roediger*, *Georg jun.*, Kaufmann. Moschelesstr. 13 1895
419. *Rödiger*, *Theodor*, Kaufmann. Plagwitzerstr. 14 . 1868
420. *Rohmer*, Architekt. Hohestr. 27c 1896
421. *Rospatt*, *Cassius*, Reichsgerichtsrat, Humboldtstr. 14 1891
422. *Rossbach*, *Arwed*, Dr. phil., Stadt- und Baurat. Albertstr. 36 1895
423. *Rost*, *Adolf*, Buchhändler, Hinrichs'sche Buchhandlung. Blumengasse 2 1887
424. *Rost*, *David*, Buchhändler. Blumengasse 2 . . . 1891
425. *Rost*, *R.*, Baumeister. Weststr. 20 pt. 1892
426. *Roth*, Dr., Direktor des Teichmann'schen Instituts. Dorotheenstr. 6 1889
427. *Ruge*, *W.*, Dr. phil., Oberlehrer am Königl. Gymnasium. Waldstr. 6 1889
428. *Sander*, Frl. *Else*, Lehrerin. Delitzscherstr. 7 d . . 1897
429. *Sander*, *C. Leopold*, Buchhändler. Sternwartenstr. 46 1886
430. *Sänger*, Dr. med. und Prof. an der Universität. Königsstr. 24 1896
431. **Scharvogel*, *J. J.*, Kaufmann. Humboldtstr. 11 . 1889
432. *Scheibner*, *W.*, Dr. phil., Geh. Hofrat und Prof. an der Universität. Schletterstr. 8 1881
433. *Schenkel*, *Emil*, Kaufmann. Karlstr. 5 1897
434. *Schlick*, *Max Klemens*, Bankier (R). Töpferstr. 3 (Brühl 39) 1871
435. *Schlieper*, *C.*, Direktor. Zeitzerstr. 6 1896
436. *Schmalz*, Reichsgerichtsrat. Haydn-Strasse 11, I . 1893
437. *Schmidt*, *Anton*, Lehrer. Rossplatz 12, III . . 1896
438. *Schmidt*, *Emil*, Dr. phil. et med., Prof. a. d. Univ. Schenkendorfstr. 5 1882
439. *Schmidt-Engel*, *Johannes*, Kaufmann. Nordplatz 1 1897

Eintrittsjahr.

440. *Schmidt, Eugen*, Reichsgerichtsrat. Kaiser Wilhelmstr. 27 1892
441. *Schmidt, Julius Wilhelm*, Bankier und Königl. Schwedischer und Norweg. Konsul. Weststr. 23 (Grimmaischestr.) 1871
442. *Schmidt-Westrum*, Frau *Mathilde*. Moscheles-strasse 11, II 1898
443. *Schober, Friedrich Max*, Dr., Generalkonsul und Oberregierungsrat a. D. An der Pleisse 13 . . 1887
444. *Schoen*, Dr. med. und Prof. a. d. Univ. Dorotheen-strasse 2, II 1896
445. *Schomburgk, Henry*, Kaufmann. Petersstr. 17 . . 1897
446. *Schomburgk*, Frau *Marie* verw. Rudolfstr. 2 . . 1884
447. *Schönkopff*, Frl. *Marie*. Schulstrasse 12, III . . 1897
448. *Schrenck v. Notzing*, Freih. v. Nürnbergerstr. . . 1897
449. *Schröder, Georg*, Kaufmann. Gerberstr. 2/4 (Gohlis, Lindenstr. 11) 1881
450. *Schröder, Paul*, Kaufmann. Wiesenstr. 1, II . . 1895
451. *Schroen, Arthur Eugen C.*, Kaufmann. Kurprinz-strasse 14 1892
452. *Schröter, Franz*, Dr., Oberlehrer am Realgymnas. 1880
453. *Schubarth-Engelschall*, Landgerichtsrat. Doro-theenplatz 3b 1885
454. †*Schubert, Fritz*, Vorstand der Börsenhalle. An der alten Elster 8 1883
455. *Schuberth, Fritz*, Buchhändler (in Fa.: Robolsky). Leplaystr. 6 1891
456. *Schulz, Karl*, Dr., Prof. u. Bibliothekar am Reichs-gericht. Jakobstr. 10 1883
457. *Schulz, Erich*, Kaufmann. Weststr. 35, pt. . . . 1893
458. *Schulz*, Frau Major *Doris*. L.-Plagwitz, Karl Heine-strasse 13 1896
459. *Schulze, Gust.*, Kaufmann. Elsterstr. 40 1890
460. *Schulze, R.*, Dr., Lehrer an der I. Bürgerschule. Sidonienstr. 21, p. 1890
461. *Schumann, Oskar*, Kaufmann. Sidonienstr. 51 . . 1891
462. *Schumann*, Reichsanwalt. Kaiser Wilhelmstr. 27, II 1894
463. *Schwabe, C. Wilhelm Bernhard*, Kommerzienrat und Konsul (R). Weststr. 19 1871
464. *Schwarze, Arthur*, Dr. med. Mozartstr. 2, I . . 1895
465. *Schwarze, Gotthilf*, Dr., Oberlehrer am Realgym-nasium. Sophienstr. 21 1892
466. *Schwickert, Otto*, Privatmann. Wintergartenstr. 1, II 1895
467. *Scobel, A.*, Kartograph. L.-Reudnitz, Friedrich Auguststr. 2 1877

Eintrittsjahr

468. †*Seeger, M. A.*, Kgl. spanisch. Konsul. Blücherpl. 2 . 1891
469. *Seeliger, G.*, Dr. phil. u. Professor an der Universität. König Johannstr. 8, III 1898
470. *Seetzen*, Frl., Lehrerin. Hohestrasse 7 1897
471. *Seidel, Louis*, Lehrer. Querstr. 19, II 1896
472. *Sening, Otto*, Kaufmann. Schwägrichenstr. 15, I 1896
473. *v. Seydewitz*, Pfarrer. Hauptmannstr. 3 1896
474. *Sieglin, Wilhelm*, Dr. phil. und Prof. an der Univ. L.-Gohlis, Äussere Hallesche Str. 9, II 1886
475. *Simroth*, Dr. phil., Prof. und Oberlehrer an der Realschule. Fichtestr. 32 1890
476. *Sochatzy*, Frl. Dr. Mühlgasse 4 1898
477. *Socin*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Querstr. 5 1890
478. *Sörgel*, Frl. *Marie*, Privata. Moschelesstr. 4, II . 1897
479. *v. Sommerlatt, O.*, Landgerichtsrat. Weststr. 10, III 1892
480. *Spalteholz*, Dr. med. und Professor a. d. Universität. Plagwitzerstr. 9, II 1897
481. *Steckner, Oskar*, Kaufmann. Bahnhofstr. 7 . . . 1874
482. *Steindorff*, Dr. phil. u. Prof. an der Univ. Haydnstr. 4 1894
483. *Stellmacher*, Reichsgerichtsrat. Albertstr. 36, pt. . 1890
484. *Stenglein*, Reichsgerichtsrat. Seeburgstr. 44, II . 1894
485. *Stephan, Karl*, Dr. phil., Chemiker i. Fa. Schimmel & Co. Leipzig-Gohlis, Poetenweg 7 1898
486. *Stintzing*, Dr. jur. und Privatdocent a. d. Univers. Sidonienstr. 67, p. 1896
487. *Stobbe*, Frau Geheimrätin. Weststr. 70 1890
488. *Stobbe, Hans*, Dr., Privatdocent an der Universität. Grassistr. 36, III 1891
489. *Stockmann*, Frau *Clara*. Beethovenstr. 8, II . . . 1897
490. *Stoll, A.*, Dr. u. Fabrikbesitzer. Inselstrasse 24, p. 1897
491. *Stolpe, Rob.*, Privatier. L.-Lindenau, Lindenstr. 23 1891
492. *de Stoutz*, Dr. jur. Beethovenstr. 12, I 1898
493. *zur Strassen*, Dr. phil., Privatdocent an der Universität. Schenkendorfstr. 8 1895
494. *Strube, Karl*, Kaufmann. Inselstrasse 27 1897
495. *Struve, Gustav*, Dr. u. Fabrikbesitzer. Zeitzerstr. 28 1897
496. *Stumme, Hans*, Dr. phil. und Privatdocent an der Universität. Robert Schumannstr. 1, III 1898
497. **Suppes*, Reichsgerichtsrat. Grassistr. 36 1892
498. *Sussmann, August*, Kaufmann. Lessingstrasse 22 (Ritterstrasse) 1877
499. *Taube, Max*, Dr. med. u. prakt. Arzt. Königspl. 1, III 1896
500. *v. Tauchnitz, Christian Karl Bernh.*, Freiherr, Dr. jur., Buchhändler und Königl. Brit. Vicekonsul. Dresdenerstr. 5 1866

Eintrittsjahr

501. *Theuerkauf, Em.*, Kaufmann. Zeitzerstr. 11 . . . 1896
502. *Thieme, Alfred jun.* Grassistrasse 2 . . . 1897
503. *Thieme, C. Alfred*, Kaufmann und Geh. Kommerzienrat. Weststr. 15 . . . 1867
504. *Thieme, Georg*, Buchhändler. Seeburgstrasse 31, p. 1897
505. *Thieme*, Lehrer. Friedrich Auguststr. 7 1892
506. *Thomas, Aug.*, Schuldirektor. Braustr. 2 1878
507. *Thorer, Curt*, Kaufmann. Bismarckstr. 2, I . . . 1898
508. *Thorer, Paul*, Kaufmann u. Rittergutsbes. Brühl 70 1894
509. *Thümmler*, Dr. med. und prakt. Arzt. Harkortstrasse 3, III . . . 1896
510. *Tillmanns, Rob. Herm.*, Dr. med., Medizinalrat und Prof. an der Universität. Salomonstr. 1 . . 1874
511. *Tittmann, Friedr. Herm.*, Lehrer. Sophienstr. 58 1892
512. *Traumüller, Friedr.*, Dr. phil. und Prof., Oberlehrer am Nikolaigymnasium. Auenstr. 8 . . . 1875
513. **Trefftz, Oskar*, Kaufmann. Elsterstr. 40 1896
514. *Trendelenburg*, Geh. Medizinalrat, Dr. med. und Prof. an der Universität. Königsstr. 33, I . . . 1895
515. *Trenkmann*, Frau Oberamtmann. Promenadenstr. 16 1898
516. *Tröger, Karl*, Fabrikant. Hohestr. 33 1894
517. *Tröndlin*, Dr., Justizrat und Bürgermeister . . . 1892
518. *Tscharmann, Jos. Julius*, Rechtsanwalt. Bahnhofstr. 19 . . . 1866
519. *Ultsch, Andreas*, Kaufmann. Bismarckstr. 12, p. 1895
520. *Veiel*, Reichsgerichtsrat. Dufourstrasse 21, II . 1897
521. *Vörster, Alfred*, Buchhändler (Firma: F. Volckmar). Salomonstr. 1 (Hospitalstr. 10) 1887
522. *Vörster, Karl* (Firma: F. Volckmar), Buchhändler. Salomonstr. 20 (Hospitalstr. 10) 1875
523. *Voigt-Gerhard, A.*, Opernsänger. Bismarckstr. 14, p. 1897
524. *Voigt, Max*, Dr. jur. u. Rechtsanwalt. Grassistr. 21, III 1897
525. *Voigtländer, Rob.*, Verlagsbuchh. Täubchenweg 19 1896
526. *Volk*, Frau *J.* Linnéstrasse, Botanischer Garten 1898
527. *Volkelt*, Dr. phil. und Prof. an der Universität. Auenstr. 3, II . . . 1895
528. *Volkmann, Karl*, Amtsrichter. An der Pleisse 2b, II 1894
529. *Volkmar*, Frau *Antonie*. Rossplatz 17 1897
530. *Wach, Adolf*, Dr. jur., Geheimer Rat und Prof. an der Universität. Goethestr. 9 1886
531. *Wagner, Heinr.*, Kartograph. Stephanstr. 16 . 1875
532. *Wagner, Julius*, Kaufmann. Emilienstr. 13, pt. . 1894
533. *Wagner, Paul*, Dr. med. u. Privatdocent a. d. Univ. Wiesenstrasse 1 . . . 1897

Eintrittsjahr.

534. *Walch, Max*, Dr. med., prakt. Arzt. Dresdner Str. 6 1898
535. **Walter, Friedr.*, Oberpostdirektor, Geheimer Oberpostrat. Poststr. 2 1880
536. *Wandersleben*, Reichsgerichtsrat. Kaiser Wilhelmstrasse 32 1896
537. *Wangemann*, Major im Generalstabe. Grimmaischer Steinweg 9, II 1898
538. *Weber, Emil*, Fabrikbesitzer. Simsonstr. 2 . . . 1882
539. *Weber, Moritz*, Fabrikbesitzer. Bismarckstr. 7 . . 1891
540. *Weddige, Anton*, Dr. phil., Prof. an der Universität. Simsonstr. 8 1869
541. *Weichardt*, Architekt. Leibnizstr. 11 1889
542. *Weichsel*, Reichsgerichtsrat. Parkstr. 11, II . . . 1893
543. **Weickert, Herm.*, Kaufmann. Querstr. 18 . . . 1896
544. *Weickert, Otto*, Kaufmann (R). Sternwartenstr. 79 1878
545. *Weigeldt, O. P.*, Lehrer. Hohenzollernstr. 17 . . 1886
546. *Weigert*, Dr. med. und Stabsarzt. Lessingstr. 16 1896
547. *Weller*, Reichsgerichtsrat. Haydnstr. 1 1895
548. *Welter, Robert*, Kaufmann. Waldstr. 2 1896
549. *Wengler*, Regierungsrat. Kreuzstr. 3 1898
550. *Weniger, E.*, Dr. jur. u. Rechtsanwalt. Braustr. 2, II 1897
551. *Wiedemann, Gustav*, Dr. med., Geh. Hofrat und Prof. a. d. Universität. Thalstr. 35 1873
552. **Wiegand*, Frau verw. Lindenstr. 14 1895
553. *Wildhagen*, Dr., Rechtsanwalt beim Reichsgericht. Leibnizstr. 26/28 1898
554. *Wilke, Friedr. Ed.*, Dr. phil. und Realgymnasial-Oberlehrer. Grassistr. 19 1882
555. *Winchenbach*, Reichsgerichtsrat. Kaiser Wilhelmstrasse 27, III 1893
556. *Windscheid*, Frau verw., Geh. Rat. Parkstr. 11 . 1893
557. *Winzer*, Dr. jur. u. Landgerichtsdirektor. Brandvorwerkstrasse 21 1897
558. *Wislicenus, Joh.*, Dr., Geh. Hofrat und Prof. an der Universität. Liebigstr. 18 1885
559. *Wittmaack*, Reichsgerichtsrat a. D. An der Pleisse 3, II 1897
560. *Wölker, Georg*, Kaufmann, Generalkonsul. Karl Tauchnitzstr. 31 1884
561. *Wundt, Wilh.*, Dr. phil., Prof. an der Universität, Geh. Hofrat. Goethestr. 6 1875
562. *Wülker, Richard*, Dr. phil., Prof. an der Universität (R). Gohlis, Bismarckstr. 5 1886
563. *Würker*, Frau *Emma*, Moschelesstr. 13 1895
564. *Wüstenfeld*, Reichsgerichtsrat. Schwägrichenstr. 13 1894

Eintrittsjahr.

565. *Wychgram*, Dr. phil., Prof. u. Direktor der höheren Töchterschule. Rosenthalgasse 13, III 1893
566. *Zacharias*, Fräul. *Marie*, Lehrerin. Gottschedstr. 7 1889
567. *v. Zahn*, Sek.-Leutnant im 107. Inf.-Regiment. L.-Eutritzsch, Pötzschauer Strasse 9, I 1894
568. *v. Zahn*, Hofrat. Rosenthalgasse 13, II 1895
569. *Ziegenhirt, Karl*, Verlagsbuchhändler. Mittelstr. 2, I 1893
570. *Zieger, Bernhard*, Rechtsanwalt. Klostergasse 5 1890
571. *Ziegler*, Privatmann. Emilienstr. 18 1894
572. *Zimmerle*, Dr. jur., Reichsgerichtsrat. Leplaystr. 1 1893
573. *Zimmermann, Theod.*, Lehrer. Zeitzerstr. 31 . . 1896
574. *Zöllner, Julius*, Privatgelehrter. Erdmannstr. 14 1870
575. **Zuckschwerdt*, Verlagsbuchhändler. Nostitzstr. 7 1898
576. *Zweifel*, Dr. med., Prof. u. Geh. Medizinalrat. Stephanstrasse 7 1888

E. Auswärtige Mitglieder.

Eintrittsjahr.

577. *v. Abendroth*, Dr., Rittergutsbesitzer auf Kössern bei Grossbothen 1890
578. *Auenmüller*, Premierleutnant im 107. Infant.-Reg., L.-Möckern, Kaserne 1895
579. *Bramsch*, Premierleutnant im Ulanen-Reg. No. 18, L.-Möckern, Kaserne 1897
580. *Bramsch*, Sekondleutnant im Ulanen-Reg. No. 18, L.-Möckern, Kaserne 1894
581. *v. d. Crone, Joh.*, Rittergutsbes. auf Markkleeberg 1884
582. *Dieck*, Dr., Rittergutsbes. in Zöschen b. Merseburg 1889
583. *Ehrenburg*, Dr., Privatdocent in Würzburg, Sänderring 6 1888
584. *Flinsch, Heinrich jun.*, Kaufmann. Gaschwitz bei Leipzig, Villa Zitzmann 1897
585. *Grässe, A.*, Oberstleut. z. D. u. Bezirkskommandeur, Annaberg i. Erzgeb. 1876
586. *Hennicker, Gustav*, Privatmann. Borsdorf . . . 1896
587. *Hertwig, Paul*, Rittergutsbesitzer auf Breitingen bei Kieritzsch 1895
588. *v. Hohnhorst*, Premierleutnant im 107. Infant.-Reg., L.-Möckern, Kaserne 1895
589. *Kern, C. E. Herm.*, Dr. med. Möckern b. Leipzig 1870
590. *Kärner, Wold.*, Rittergutsbesitzer in Paunsdorf b. L. 1886
591. *Köhler*, Dr. phil., Assistent a. d. Kgl. Versuchsstation zu Möckern 1893
592. *Krupp, Fr. Alfr.*, Geh. Kommerzienrat. Essen a. Ruhr 1885
593. *Kuntze, Otto*, Dr. phil., San Remo (Villa Girola) Italien 1872
594. *Lommatzsch*, Hauptmann i. 107. Inf.-Reg, L.-Möckern 1896
595. *v. Meyer, Ernst*, Dr. phil. und Prof. a. d. Technischen Hochschule in Dresden, Zelleschestr. 32 . 1886
596. *Müller*, Dr. phil., Rittergutsbesitzer. Schönau . . 1891
597. *Paul, C.*, Pastor in Lorenzkirch bei Strehla . . . 1894
598. *Rein, Bernardo*, Bankier i. Fa. Schirmer & Schlick, Kaiserl. Konsul, Madrid 1881
599. **Schlobach, Franz*, Kaufmann, Leutzsch b. Leipzig 1897
600. *Schumann, Constantin*, Revierförster. Arnsdorf bei Böhrigen (Nossen) 1889
601. *Vollsack*, Ökonomierat und Rittergutsbesitzer auf Gross-Zschocher 1877
602. *Waldbaur, Robert*, Fabrikant i. Fa. Berger & Wirth. L.-Schönefeld, Gartenstrasse 18, pt. 1897
603. *Wangemann*, Pfarrer in Gautzsch 1893
604. *Welter*, Rittergutsbesitzer. Güldengossa b. Leipzig 1898
605. *Winkler, W.*, Privatgelehrter. Jena, Oberer Philosophenweg 11 1890

F. Mitglieder der Karl Ritter-Stiftung,

die nicht dem Verein für Erdkunde angehören.

Fricke, C., jun., Zimmermeister.
Gericke, C. Heinr., Dr., Fabrikbesitzer.
Götz, Gustav, Kaufmann.
Gross & Co., Eisenhandlung.
Hessler, Friedr. Rud., Stadtrat.
Linke, Friedr., Kaufmann.
Strube, Karl, Goldarbeiter.
Winter, Otto, Kaufmann.

Die botanischen Ziele

der

Südpolar-Forschung.

Von

Dr. F. W. Neger.

Wenn es auch auf den ersten Blick erscheinen möchte, als ob die eisumstarrten Gestade der Antarktis nur dem Zoologen ein reiches Arbeitsfeld zu bieten imstande wären, nie aber dem Botaniker, und wenn diese Ansicht gestützt wird durch die Berichte derjenigen Reisenden, welche die Antarktis mit eigenen Augen gesehen haben und darin wetteifern den völligen Mangel an pflanzlichen Organismen hervorzuheben, um dadurch die leblose Starrheit der von ihnen gesehenen Naturbilder zu charakterisieren, so lässt sich durch Vernunftgründe die Berechtigung dieser Behauptung einschränken, wenn nicht ganz hinfällig machen. Die massenhafte Entwicklung einer relativ anspruchsvollen Fauna, wie sie für die südlichsten bisher erreichten Teile der Antarktis nachgewiesen ist, lässt zunächst auf das Vorhandensein einer ziemlich reichen Pflanzenwelt schliessen. Denn die Pflanzen mit der ihnen allein zukommenden Fähigkeit, in chlorophyllführenden Organen Kohlenhydrate aus Kohlensäure und Wasser zu bilden, müssen überall auf der Erde als die ersten Träger und Erhalter organischen Lebens gelten.

Im Einklang mit der Thatsache, dass die Fauna der südlichen Eismeergestade ausschliesslich aus Wassertieren besteht, wird man jene wichtigen Glieder der antarktischen Lebewelt naturgemäss in der dortigen Meeresflora zu suchen haben.

Ein vertieftes Studium dieser Pflanzengruppe, welche sich je nach den wichtigsten Vertretern und ihren Lebensäusserungen in zwei Vereinsklassen, nämlich in diejenige des Planktons und in die der Nereiden oder steinliebenden Hydrophyten gliedert [1]) bietet vom biologischen wie vom pflanzengeographischen Standpunkt lichtvolle Ausblicke.

Was besonders die letztere Formation anlangt, die der grossen Meeresalgen, so liegt kein Grund vor, anzunehmen, dass dieselbe in hohen südlichen Breiten weniger reich entwickelt sei als im nördlichen Eismeer.

---

[1]) Warming, Ökologische Pflanzengeographie, Deutsche Ausgabe, p. 129.

Die zunächst als erwiesen zu betrachtende, ausserordentliche Armut und Dürftigkeit der antarktischen Landflora findet bekanntlich darin ihre Erklärung, dass fast die gesamte Sommerwärme von den die Antarktis umgebenden Meeren absorbiert wird und eine beträchtliche Erwärmung der Ländermassen nie zustande kommt.

Wenn sich also für Landpflanzen in der Antarktis kaum erträgliche Lebensbedingungen vorfinden, so gilt dies damit nicht zu gleicher Zeit für die Meeresflora. Wie die umfangreichen botanischen Beobachtungen bei Nordpolexpeditionen dargelegt haben, bedingen tiefe Wassertemperaturen durchaus keine Sterilität des Meeresbodens. Kjellmann berichtet in seinem Buch: „Ur Polarväxternas lif" von einer Grünalge Enteromorpha micrococca,[3]) welche auf Spitzbergen im See Pitlecaj während des Winters von Eis völlig umhüllt war und nach dem Aufthauen des letzteren zu neuem Leben erwachte. Der gleiche Autor stellt im genannten Werk die Bedingungen fest, welche für die gedeihliche Entwicklung einer Eismeerflora unerlässlich erscheinen. Dieselben sind:

1) Fester, felsiger, womöglich klippenreicher Meeresboden.
2) Eisfreier Strand.
3) Abwesenheit grösserer, sich stauender Treibeismassen.

Es wird in der Antarktis wohl nicht an Gegenden fehlen, wo die erste Bedingung erfüllt ist. Was die zweite anlangt, so liegen allerdings nach den Berichten der Reisenden die Verhältnisse in der Antarktis nicht günstig. Allerwärts erstreckt sich das Landeis weit in die Meere hinaus und es ist deshalb anzunehmen, dass die grösstenteils aus Grünalgen gebildete Litoralzone, deren Ausdehnung durch Ebbe- und Flutmarke begrenzt ist, in der Antarktis nahezu vollständig fehlt.

Die zweite sublitorale Region, welche sich im Nordpolarmeer von der Höhe der tiefsten Ebbe bis etwa 15 Faden Tiefe erstreckt und ihre üppigste Entfaltung zwischen 5 und 10 Faden Tiefe erfährt, besteht aus Braunalgen (Fucaceen) und in tieferen Regionen Rotalgen (Florideen).

Ungeheure Kälte, welche in ruhigen Meeren die Oberfläche zum Gefrieren bringt, und monatelang andauernde nächtliche Finsternis während des Polarwinters hindern diese Pflanzen nicht, sich zu staunenswerter Üppigkeit zu entwickeln, sofern nur die übrigen Lebensbedingungen erfüllt sind, nämlich harter zur Befestigung der Haftorgane geeigneter Meeresboden und Schutz gegen die zermalmende Thätigkeit des Treibeises.

Das Problem wie es möglich ist, dass so gewaltige Pflanzenformen wie die Fucaceen der kalten Meere die Lichtleere des

---

[3]) p. 538.

polaren Winters ertragen können, ist von diesen Organismen durch eine einfache Arbeitsteilung gelöst. Die gesamte Lebensthätigkeit wird nämlich während des Sommers darauf konzentriert, durch Assimilation die für den Aufbau des Körpers nötige organische Masse zu erzeugen, während die dunkle Winterzeit der Bildung von Fortpflanzungszellen gewidmet ist. Kjellmann führt an, dass gelegentlich der Überwinterung der schwedischen Expedition in Spitzbergen 1872—73 bei einer Meerestemperatur von 0,5 bis 1,8° C beobachtet wurde, wie von 27 Arten 22 in der Polarnacht fruktifizierten.

Wenn sich so ergiebt, dass die sublitorale Vegetation der Polarmeere einen ungeahnten Reichtum entfaltet in Breiten, welche kaum noch eine verkrüppelte Landflora hervorbringen, dann ist nicht einzusehen, warum das gleiche nicht auch für die antarktischen Meere gelten sollte.

Wie die Geophysik so verwehrt sich auch die biologische Geographie dagegen, dass mit der fortschreitenden Erkenntnis der in den Nordpolarmeeren herrschenden Verhältnisse die Erforschung der Lebewelt des antarktischen Meeres überflüssig geworden sei.

Übrigens verspricht die Thatsache, dass die Eisverhältnisse, welche das Algenleben in hohem Grad beeinflussen, in der Antarktis wesentlich andere sind als in den Nordpolarmeeren, eine Anzahl interessanter Probleme. Denn selbst, wenn sich ergeben sollte, dass die weit ins Meer hinaus ragenden Landeismassen dem Zustandekommen einer sublitoralen Algenflora im Sinne Kjellmanns hinderlich wären, so beweist dies noch nicht ein absolutes Fehlen dieser Pflanzenform. Es scheint nämlich für die Tiefenausdehnung der Algenvegetation keinen Unterschied auszumachen, ob ein Meer der kalten oder warmen Zone angehört. An Spitzbergens Küsten sind Algen bis zu Tiefen von 150 Faden gefunden worden.[3]) Wie sich dieselben allerdings mit der minimalen, in solche Tiefen dringender Lichtmenge zurechtfinden können, ist eine der merkwürdigsten Erscheinungen des Pflanzenlebens und wert, auch in den antarktischen Meeren zum Gegenstand intensiven Studiums gemacht zu werden.

Sieht man von dem kurzen Vorstoss der Challengerexpedition in hohe südliche Breiten, der übrigens wertvolle Resultate zu Tag gefördert hat, ab, so kann wohl behauptet werden, dass die den Meeresboden bewohnende Pflanzenwelt innerhalb des südlichen Polarkreises bisher nur eine geringe Beachtung erfahren hat.

---

[3]) Drude, Pflanzengeographie (in Neumayers Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen, 2. Aufl.). Bd. II, p. 181.

Selbst Hooker, der Sohn, einer der genialsten Beobachter, welche je antarktische Gegenden besucht haben, richtete sein Augenmerk nur auf die litorale Flora eisfreier Gestade,[4]) welche naturgemäss bei der Seltenheit so gearteter Küstenstrecken in der Antarktis nur eine kümmerliche Entwicklung erfahren kann.

Er wie auch die Nordpolfahrer früherer Zeiten gingen eben von der vorgefassten Meinung aus, dass Pflanzenleben unter einer Meereisdecke unmöglich sei.

Die Planktonforschung endlich ist ein viel zu junger Zweig der biologischen Wissenschaften, als dass zur Zeit der grossen Südmeerexpeditionen unter Ross etc. diesbezügliche Beobachtungen in grösserem Massstab hätten ausgeführt werden können.

Das Plankton, unter welchem Ausdruck man mikroskopisch kleine, freilebende, in ungeheuerer Individuenanzahl auftretende Algen versteht, bevölkert ebensowohl die Küsten der Inseln und Festländer als die Wüsten der Hochsee, vorzugsweise in den kalten Meeren. Es ist von grösster Bedeutung für das niedere Tierleben des Meeres und findet sich fast in allen Schichten des Ozeans, selbst in Tiefen von 1000—2000 m, Tiefen, welche selbst in tropischen Breiten dauernd eine Temperatur nahe dem Nullpunkt bewahren.

Die Pflanzengeographie des Meeres ist ein neues, noch wenig kultiviertes Gebiet wissenschaftlicher Spekulationen. Man vermisst hier vielfach noch die Übersichtlichkeit des Stoffes. Erschwerend wirkt ferner, dass der geographische Biologe, sofern er nicht die Kenntnisse eines Spezialisten besitzt, in der Regel den Formenkreis dieser Pflanzen nicht in dem Mass beherrscht, wie es wünschenswert wäre. Dazu kommt, dass bei diesen Gewächsen die ins Auge springende Mannigfaltigkeit der Gattungen und Familien fehlt, welche die Charakterisierung einzelner Vegetationsformationen der landbewohnenden Floren so sehr erleichtern.

In vielen Fällen dürfte es notwendig sein, Abstufungen der Lebensbedingungen als ökologische Einteilungsprinzipien festzustellen, welche auf den ersten Blick vielleicht belanglos oder wenigstens gesucht erscheinen.

So kann beispielweise für die Verbreitung vieler Formen der Kochsalzgehalt des Meeres von ausschlaggebender Bedeutung sein, ebenso wie bei Landpflanzen ein mehr oder weniger hoher Grad von Feuchtigkeit die Wachstumserscheinungen fördert oder beeinträchtigt.

Nur wenn alle erdenklichen Faktoren bei algologischen Forschungen in neuen unbetretenen Gebieten berücksichtigt

[4]) Ross, Voyage to the southern seas II, p. 336.

werden, ist zu erwarten, dass sich die gemachten Beobachtungen harmonisch an das Gebäude der bis heute gewonnenen Resultate anfügen.

So erweist sich das Arbeitsgebiet desjenigen, der die Flora der antarktischen Meere zum Gegenstand des Studiums macht, als relativ klar und aussichtsvoll.

Das gleiche lässt sich nicht voraussagen für die Erforschung der Landfloren. Zunächst tritt uns die Frage entgegen: ist die Antarktis wirklich so arm an höheren Gewächsen wie wir nach dem heutigen Stand unseres Wissens annehmen müssen; dasselbe stützt sich allerdings auf Beobachtungen, welche vor mehr als fünfzig Jahren gemacht worden sind; denn seit J. Hooker und dem Amerikaner Dr. Eights, welcher die Südshetlandinseln untersucht hat, betrat kein Botaniker den Boden der Antarktis.

Die antarktische Landflora unterscheidet sich in mehrfacher Hinsicht von der arktischen. Erstere ist weitaus ärmer an Arten in gleicher Entfernung vom Pol als letztere. Aber wo in hohen Breiten der südlichen Halbkugel Pflanzenwuchs sich vorfindet, ist er üppiger und saftreicher als in gleichen nördlichen Breiten, was dem relativ milden antarktischen Winter zuzuschreiben ist. So viel wir heute wissen, kommen auf der Nordhemisphäre Phanerogamen dem Pol um 18° näher als auf der südlichen Halbkugel. Innerhalb des Polarkreises wurde bisher überhaupt nur eine phanerogame Pflanze beobachtet, es ist ein schmächtiges Gras: Aira antarctica. Diese Artenarmut der südhemisphärischen Pflanzenwelt wird besonders durch die folgende Gegenüberstellung illustriert. Die Hauptinsel des Kerguelen-Archipels, welche unter 50° s. Br. liegt, besitzt nur 26 Gefässpflanzen.[5]) Eine ähnlich kümmerliche Entwicklung der Landflora finden wir auf der Nordhemisphäre erst in viel höherer Breite, nämlich unter 72° auf der Insel Jan Mayen[6]) wo die Anzahl der Gefässpflanzen 28 beträgt.

In auffallendem Kontrast dazu steht andererseits, dass Pflanzen und Tiere von tropischem Charakter sich in relativ hohen südlichen Breiten vorfinden. Ich erinnere an den Baumfarn Aspidium venustum,[7]) welcher sich auf der Auckland- und Campbellinsel unter 51° resp. 53° s. Br. findet, an die Magnoliacee Drimys Winteri, einen häufigen Baum der Feuerlandflora.

Angesichts dieser merkwürdigen Gegensätze braucht die Hoffnung innerhalb des Polarkreises die eine oder andere

---

[5]) Hemsley Challenger Report.
[6]) Reichhardt, Flora der Insel Jan Mayen, Bot. Zentr. XXIX, p. 335.
[7]) Hooker, Flora antarctica.

Gefässpflanze zu finden, zunächst noch nicht endgiltig aufgegeben zu werden.

Wäre es nicht möglich, dass hinter der Eismauer, welche bisher die kühnsten Reisenden zur Umkehr gezwungen hat, stellenweise ein eisfreies Land liegt, das eine, wenn auch kümmerliche, so doch sicher höchst interessante Flora bergen könnte? Es ist übrigens nicht nötig, der Phantasie so weiten Spielraum zu lassen.

Erebus und Terror, die gewaltigen Vulkane der Antarktis, sind wohl von ferne gesehen, aber nicht näher untersucht worden. Wäre es nicht möglich, dass auf ihnen unter dem Einfluss der jahraus jahrein wirksamen vulkanischen Wärme eisfreie Stellen sich finden, welche dann sicher des Pflanzenwuchses nicht entbehren. Ich kann nicht umhin, einer Beobachtung zu gedenken, welche ich in den südlichen Anden Südamerikas gemacht habe. In einer Schlucht (37° s. B.) am Ostabhang des Vulkans Copahue, umgeben von ewigem Eis und Schnee, entströmen hunderte von heissen Quellen der Erde und der vulkanisch erwärmte Boden trägt eine üppige blumenreiche Vegetation. Gelingt es aber nicht, durch die Entdeckung lebender Pflanzen Beziehungen zu benachbarten Florengebieten zu konstatieren, dann bleibt immer noch die Möglichkeit durch etwaige Auffindung fossiler Pflanzenreste zu entscheiden, ob dem antarktischen Festland wirklich eine ähnliche Rolle zukommt wie den Nordpolarländern, nämlich die einer ehemaligen Brücke für den Austausch der Arten weitentlegener Florengebiete z. B. Australien resp. Neuseeland und Südamerika.

Diese Frage, eine der anziehendsten in der Pflanzengeographie der südlichen Hemisphäre, hat so mannigfache Beleuchtung erfahren, dass es bei dieser Gelegenheit wohl angebracht ist, etwas genauer darauf einzugehen. Zugleich mag sich aus dem folgenden ergeben, von wie unschätzbarer Bedeutung die Auffindung toter oder lebender Geschlechter der höher entwickelten Pflanzenwelt auf dem antarktischen Festland für das Verständnis der heutigen Pflanzenverteilung wäre.

Es ist bekannt, dass trotz gewaltiger, die spärlichen antarktischen Landgebiete trennender Meeresräume in der Pflanzenbesiedlung jener sich bemerkenswerte Beziehungen erkennen lassen.

Die Flora Neuseelands hat nicht wenige Formen mit dem südlichen Südamerika gemeinsam; grösser ist die Zahl der korrespondierenden Arten.

Feuerländische Elemente finden sich nicht nur auf den naheliegenden Inselgruppen der Maluinen und Süd-Georgien, sogar auf den weit entlegenen Inseln der Kerguelengruppe

kehren einzelne fuëgine Typen wieder und scheinen, wie Azorella Selago, von hier aus weiterhin bis in die Nähe von Neuseeland, nämlich nach der Macquarrieinsel verschlagen worden zu sein. Nur bei wenigen dieser Pflanzen ist infolge der ungeheuren, die einzelnen Gebiete trennenden Meeresräume an einen Transport durch Winde, Meeresströmungen oder Vögel zu denken. Auch sind in diesem Zusammenhang Pflanzen anzuführen, welche durchaus nicht die Fähigkeit besitzen, auch nur enger begrenzte Meeresräume zu überschreiten; so hat Neuseeland mit dem Feuerland Oxalis magellanica gemein, eine Pflanze, welche zwar in Südamerika weite Wanderungen macht — sie findet sich längs des Andenwalles und dringt bis etwa zum 37°. s. B. nach Norden — aber ausser kleinen, ziemlich leichtem Samen nichts hat, was sie zur Überschreitung ausgedehnter Meere befähigt.

Für die meisten der den antarktischen Inseln und Festländern gemeinsamen Formen müssen andere Faktoren thätig gewesen sein.

Übrigens wäre es eine dankbare Aufgabe künftiger Expeditionen in die antarktischen Gegenden auch der Frage näher zu treten, in wie weit Meeresströmungen, Vögel und Winde im Stande sind Pflanzenteile und Samen auf weite Strecken in keimfähigem Zustande zu transportieren. Hemsley empfiehlt besonders die Klauen und Magen derjenigen Vögel, welche auf ihrem Fluge über südliche Meere grosse Entfernungen zurücklegen, häufig zu untersuchen; dazu käme wohl noch, etwa angetroffene Samen auf ihre Keimfähigkeit zu prüfen, welche bekanntlich bei verschiedenen Arten in sehr verschiedenem Grade beständig ist. Unsere heutige Kenntnis von der Verbreitungsfähigkeit vieler Pflanzen stützt sich mehr auf Vermutung nnd Kombination als auf exakte Beobachtungen.

Neben der oben dargelegten auffallenden Mischung allgemein antarktischer Formen verschiedenartigen Ursprungs besteht ein gewisser Grad von Endemismus innerhalb einzelner Inselgruppen.

Obwohl zwischen der westlichsten Insel des Kerguelenarchipels — Marionisland — und der östlichsten — Heardisland, — eine Meeresstrecke von ca. 3000 km liegt und obwohl die Samen des Kerguelenkohls (Pringlea antiscorbutica) erwiesenermassen [8]) ihre Keimfähigkeit leicht einbüssen, ist jene Pflanze über die ganze Inselkette verbreitet.

Die hieraus sich ergebende Annahme Hemsleys, dass sämtliche Inseln der Kerguelengruppe ehemals in Verbindung

---

[8]) Naumann-Studer, Bot. Beobachtungen und Sammlungen der Gazelle auf den Kerguelen. (Zeitschrift f. Erdkunde, Berlin XI.)

gestanden haben müssen, wird bestärkt durch eine höchst merkwürdige Thatsache.[9]) Auf Marionisland nämlich, wie Kerguelenland (Hauptinsel) wird der Kerguelenkohl von 2 Insekten mit rudimentär gewordenen Flügeln bewohnt (Amalopteryx marionensis und Calycopteryx Moseleyi). Man kann diese Verkümmerung der Flügel wohl nur als eine Folge der Anpassung an des Inselleben auffassen, ebenso wie auf der Robinsoninsel Juan Fernandez im stillen Ozean durch frühzeitiges Hinfälligwerden des Pappus bei gewissen Kompositen z. B. Robinsonia-arten, vermieden wird, dass die Samen vermöge dieses sonst als Flugorgan dienenden Apparates ins Meer entführt werden.[10])

Hemsley geht in seinen Folgerungen aus den oben angeführten Thatsachen noch weiter. Er sucht die Beziehungen aller antarktischen Inselfloren durch Annahme eines ehemaligen circumpolaren Festlandes, als dessen übrig gebliebene Reste er eben jene Inseln auffasst, zu erklären.[11]) Prof. Engler spricht sich in seiner schon vor dem Challengerbericht erschienenen Entwicklungsgeschichte der Planzenwelt[12]) in Anbetracht der grossen Tiefe des antarkischen Meeres gegen die Annahme aus, dass, wenigstens während der letzten geologischen Epochen, erhebliche Veränderungen in der Verteilung von Wasser und Land stattgefunden hätten.

Diese Hypothese dürfte durch folgende Erwägung eine weitere Stütze erhalten, Otto Nordenskjöld führt in einer in diesem Jahr (1898) erschienenen Abhandlung: „Über die posttertiaeren Ablagerungen der Magellanländer" unter Berücksichtigung der Beobachtungen Darwins, Philippis und der schwedischen Feuerlandexpedition 1895/96 aus, dass auf Grund der palaeontologischen Funde an der Magellanstrasse alle Anzeichen dafür sprechen, dass in der Tertiaerperiode das Klima jener Gegenden nur wenig wärmer gewesen ist, als heutzutage. Besonders beweisen dies die schon zu jener Zeit in den Magellanländern massenhaft auftretenden Nothofagus-arten, Bäume, welche auch heute für den gemässigten Teil Chiles charakteristisch sind.[13])

Dagegen hat Engelhardt[14]) nachgewiesen, dass etwa 14° weiter nördlich (Provinzen Concepcion und Arauco), wo heute eine kaum subtropische Vegetation existiert, in der Tertiaer-

---

[9]) Hemsley, Challenger Report.

[10]) Johow, Estudios sobre la flora de las Islas de Juan Fernandez, p. 257.

[11]) Zu beachten ist übrigens, dass Tasmanien und Neuseeland 2 Familien von Süsswasserfischen (Haplochitonidae und Galaxiidae) mit Patagonien gemeinsam haben. (Trouessart, Die geogr. Verbreitung der Tiere, p. 153.)

[12]) Bd. II, p. 148.

[13]) Sonderabdruck aus: Wissenschaftliche Beobachtungen während der schwedischen Expedition nach den Magellanländern 1895—1897, p. 23.

[14]) Abh. der Senkenberg Naturf. Ges. XVI, p. 629.

zeit Pflanzen gediehen, welche infolge ihrer Ähnlichkeit mit jetztweltlichen im tropischen Amerika, speziell Brasilien lebenden Arten, auf ein sehr warmes, vielleicht tropisches Klima schliessen lassen. Dieses auffallende Missverhältnis zwischen der Tertiaerflora Mittelchiles und der Magellanländer kann wohl auf keine andere Weise eine befriedigende Erklärung finden, als wenn man sich zu der Vermutung herbeilässt, dass schon in der Tertiaerperiode — welcher ja in der Regel ein durchweg wärmeres Klima zugeschrieben wird — im grossen und ganzen die Verteilung von Wasser und Land in der Antarktis die gleiche war wie heute, und dass daraus das relativ kühle ozeanische Klima der tertiaeren Magellanländer abzuleiten ist.

Es scheint demnach unzweifelhaft, dass an eine Festlandverbindung der antarktischen Gebiete im Sinne von Hemsley nicht gedacht werden kann, und wir müssen deshalb suchen für die Beziehungen zwischen den Floren jener weit getrennten Inseln eine andere befriedigende Erklärung zu finden. Während für den arktischen Kontinent erwiesen ist, dass derselbe in der Steinkohlenzeit eine tropische, in den darauffolgenden Perioden eine subtropische Vegetation beherbergte, liegen für die antarktischen Länder keine zuverlässigen fossilen Pflanzenfunde aus jenen Epochen vor.

Als einzige phytopalaeontologische Thatsache von Bedeutung wäre zu erwähnen eine Palme — Flabellaria Schwageri — welche höchst wahrscheinlich aus der Kreidezeit stammt und an der Magellanstrasse gefunden wurde.[15]) Dies könnte allerdings, wie Prof. Engler sich ausspricht, dahin gedeutet werden,[16]) dass in vortertiaerer Zeit die Länder zwischen 60° und 80° s. Br. für Vertreter der Floren Chiles und Australiens bewohnbar waren, gleichwie Disco- und Grinnelland im hohen Norden des amerikanischen Festlandes in der Tertiaerperiode Pflanzen beherbergt haben, deren nächste Verwandte wir heute in den atlantischen Staaten der Union und Ostasiens antreffen. Auch die Auffindung von verkieseltem Coniferenholz auf der Seymourinsel (Dick Gerritzarchipel) — dessen geologisches Alter freilich nicht genau ermittelt werden konnte — weist auf die frühere Bewohnbarkeit der antarktischen Länder hin.

Dann ist es aber nach Engler leicht zu verstehen, wie zahlreiche amerikanische und neuseeländische Formen sich vermischen konnten. Die ersteren nahmen den Weg über Alexander- und Grahamsland — eine direkte Festlandverbindung

---

[15]) Abh. der Senkenberg Naturf. Ges. XVI, p. 629.
[16]) Engler, Entwicklungsgesch. der Pflanzenwelt, Bd. II.

von Amerika mit dem antarktischen Kontinent über Falkland-Südgeorgien und Südshetland liegt nicht ausserhalb des Bereiches der Wahrscheinlichkeit, wobei allerdings nicht zu vergessen wäre, dass in diesem Falle der Humboldtstrom, welcher das Klima der Südspitze Südamerikas so bedeutend beeinflusst, nur die Westseite der Festlandbrücke bespült haben könnte — andererseits wanderten australische Formen über Auckland-Campbell-Macquarrie längs Viktoria und Wilkieland.

Ein wichtiges Argument, das für die Brauchbarkeit dieser Erklärung spricht, ist die Thatsache, dass in Neuseeland einerseits und Südamerika anderseits die Zahl der korrespondierenden Arten viel grösser ist als diejenige der identischen. Daraus ergiebt sich ohne weiteres, dass in der Gegenwart der Pflanzenaustausch zwischen beiden Gebieten kein lebhafter sein kann. Auffallend ist ferner, dass die meisten dieser vikarierenden Formen den Charakter von Überresten einer ehemals mächtig entwickelten Schöpfung besitzen. Ich erinnere nur an die Gattungen Nothofagus, Araucaria, Libocedrus, Gunnera, Eucryphia etc.[18])

Man halte sich nun vor wie in Drude, Handbuch der Pflanzengeographie, die Entstehung vikariierender Arten erklärt wird; es heisst dort[17]): Ist irgend eine Pflanzensippe mit abgeschlossenem Formenkreis zu einer bestimmten Erdperiode in einem zusammenhängenden Areal verbreitet gewesen, haben sich aus ihr im Sinne der Descendenztheorie an verschiedenen Stellen dieses Areals verschiedene einander verwandte Formen ausgebildet, während zugleich das Schicksal der weiteren Erdentwicklung es mit sich gebracht hat, dass in das zusammenhängende Areal grosse Lücken gerissen wurden, so sind die neu entstandenen Formen in Bezug auf das von ihnen eingenommene Areal endemisch, in Bezug auf den gemeinsamen Anfang ihrer Bildung aber als vikariierend zu bezeichnen. Wo anders aber wäre bei der unergründlichen Tiefe des stillen Ozeans diese Festlandbrücke zu suchen als in einem ehemals weniger unwirtlichen antarktischen Kontinent?

Es erübrigt noch auf den Ursprung der gleichfalls nahe verwandten Flora der völlig isolierten Inseln der Kerguelengruppe einzugehen.

Hat man sich einmal dazu entschlossen, die Südpolarländer als ein früher pflanzenbesiedeltes Gebiet zu betrachten, so ist leicht einzusehen, wie es kommt, dass die Flora der Kerguelengruppe trotz ihrer Isolierung der neuseeländischen und feuerländischen gewissermassen koordiniert erscheint.

---

[17]) pag. 124.

[18]) Das statistische Material siehe in dem unter [16]) citirten Werk. Bd. II. Kp. 3.

Das Hauptagens war in diesem Falle ohne Zweifel die antarktische Trift. Die genannten Inseln liegen nämlich im Weg dieser Strömung und es bedarf wohl keiner weitfliegenden Phantasie, um sich vorzustellen, dass mit der zunehmenden Abkühlung und endlichen Vergletscherung des antarktischen Festlandes grosse Eismassen sich abzulösen begannen, durch diese zahlreiche Samen und losgerissene Stücke der dort einheimischen Pflanzen weit hin transportiert wurden und schliesslich an den Küsten der nahe liegenden Inseln des indischen Ozeans landeten.

So wäre wenigstens zu verstehen, wie die dort endemische Lyallia Kerguelensis, welche ihre nächsten Verwandten in der andinen Gattung Pycnophyllum besitzt, auf diese Insel gelangt. Das gleiche gilt für den Kerguelenkohl, Pringlea antiscorbutica, welcher einerseits mit der nordhemisphärischen Gattung Cochlearia verwandt ist, andererseits der australen Tribus der Stanleyinae angehört, wobei bezüglich des Ursprungs an den viel benützten nordsüdlichen Wanderungsweg der meridional gerichteten Andenkette zu denken wäre; endlich dürfte diese Erklärung mit Erfolg auf zahlreiche andere, endemische und mit andinen oder feuerländischen Formen verwandte Arten der Kerguelengruppe anzuwenden sein.

Im folgenden führe ich alle diejenigen Thatsachen an, welche eine Pflanzenbesiedelung der Kerguellengruppe mittelst Treibeis wahrscheinlich machen:

1. Der ausgesprochen antarktische Charakter der Inseln des südlichen indischen Ozeans macht sich nur geltend soweit die Treibeisgrenze reicht; dieselbe liegt aber zwischen der Kerguelenkette und der von Tristan d'Acunha — St. Paul — Amsterdam gebildeten Inselreihe. Letztere Inseln zeigen, obwohl weit getrennt, auffallende Beziehungen unter einander, hingegen, abgesehen von einigen ubiquitären Sporenpflanzen, auffallende Verschiedenheit von der Kerguelengruppe.

2. Die Einwanderung von Pflanzen auf letzteren Inseln ist von Süden, nicht von Norden her erfolgt. Marionisland, obwohl dem Kap der guten Hoffnung näher als der Kerguelenhauptinsel, besitzt die gleiche Flora wie letzteres, steht hingegen in keinem Abhängigkeitsverhältnis zu derjenigen des Kaps.

3. Endlich fällt auf den Kergueleninseln der hohe Prozentsatz an dicotylen Wassergewächsen nämlich 80 % der Gesamtzahl dicotyler Pflanzen auf.

Man vermutet, dass die europäische Süsswasserflora sich während der Eiszeit wenig verändert hat.[19]) Dies lässt auf einen hohen Grad von Anpassungsfähigkeit der Wassergewächse

[19]) Polacki, Bot. Zentralblatt XXX, p. 187.

an ungünstige klimatische Verhältnisse schliessen. Zieht man ferner die jenen zukommende Neigung zur vegetativen Fortpflanzung in Betracht, so erweisen sich dieselben offenbar als zum Transport durch Treibeis besonders geeignet und das Vorherrschen dieser biologischen Pflanzenform auf den Kerguelen lässt die angedeutete Art der Einwanderung wahrscheinlich erscheinen.

Dem Einwurf, dass die Kälte des Eises vielleicht schädlich auf die von ihm transportierten Samen oder Pflanzenfragmente gewirkt hätte, möchte ich gleich begegnen, indem ich darauf hinweise, dass bei niederen Kryptogamen wie bei höher entwickelten Pflanzen die Keimfähigkeit der Sporen resp. der Samen (z. B. Leinsamen) durch vorübergehende starke Abkühlungen nicht nur nicht beeinträchtigt, sondern im Gegenteil befördert wird.[20])

Von woher aber, frage ich, können diese Inseln des südindischen Ozeans ihre zum Teil so eigenartige Flora auf dem Transportwege des Treibeises erhalten haben, wenn nicht vom Südpolarland?

Man könnte, wie dies Herr Geheimrat Engler in seiner Entwicklungsgeschichte thut, die Vermutung aussprechen: vom Feuerland, an welchem jährlich grosse Massen Treibeis vorbei schwimmen. Ich möchte mir erlauben, dagegen den Einwurf zu machen, dass Treibeis, welches die Südspitze Amerikas passiert, der Humboldtströmung folgend, bis zum Kerguelenland einen Weg von 10—12000 km zurückzulegen hätte, während jene Inseln vom Kempland nur etwa 1500 km entfernt ist. Ob die aus dem stillen Ozean kommenden Treibeismassen je bis zum Kerguelenarchipel gelangen, erscheint doch sehr fraglich, und wenn selbst: wie oft mögen sie zwischen dem Feuerland und dem ins Auge gefassten Ziel kentern! Samen aber, welche dem Feuerland entstammen, können doch nur oberflächlich eingeschmolzen sein, und werden beim Schmelzen des Eises sehr bald dem Meerwasser preisgegeben.

Es ist ja höchst wahrscheinlich, dass unsere Ansichten bezüglich des Klimas früherer Epochen in der Antarktis durch neuere Funde noch wesentliche Umgestaltungen erfahren; aber mit einiger Gewissheit lässt sich doch wohl das folgende Bild entwerfen:

Das Klima der extratropikalen Teile Südamerikas zeigt in der Gegenwart die unverkennbare Tendenz wärmer und trockener zu werden. Hemsley sagt im Challengerwerk:

---

[20]) Vergl. Erikson, Über die Förderung der Pilzsporenkeimung durch Kälte, (als Referat: Bot. Zentralbl. 67, p. 309).

Heardisland befindet sich jetzt noch sozusagen in der Eiszeit; das Kerguelenland hat dieselbe noch nicht lange überwunden.

Damit stimmt überein ein rapides Zurückweichen der Gletscher in allen der antarktischen Zone nahen Ländern. Es ist unzweifelhaft nachgewiesen worden in Neuseeland.

In Chile und Argentinien wurden analoge Beobachtungen von Güssfeldt,[21]) Hauthal,[22]) Nogués[23]) und Dusén gemacht.

Nach privaten Mitteilungen des letzteren ist es sehr wahrscheinlich, dass sich die Vergletscherung der Anden bis über die Breite von Santiago nach Norden hinaus erstreckt, die Küstenkordillere aber freigelassen hat. So erscheint es sehr erklärlich, dass sich in einzelnen kühlen Schluchten der Provinz Coquimbo unter 30° s. Br. Bestände südchilenischer Waldvegetation mit allen charakteristischen Elementen erhalten haben.[24]) Sie sind die Reste des ehemals viel weiter nach Norden ragenden antarktischen Waldgebiets. Dieses Zurückweichen der Feuchtigkeit liebenden antarktischen Waldvegetation vor einem nach Süden vorschreitenden milderen Klima kann selbst in der Gegenwart konstatiert werden, nämlich in einem Teil der Küstenkordillere der Provinz Valdivia — in der Cordillera pelada — wo ganze Wälder von Fitzroya patagonica ohne Zuthun des Menschen durch zunehmende Trockenheit zu Grunde gehen.[25]) Nicht zu vergessen ist ferner ein Argument, welches O. Nordenskjöld anführt um zu beweisen, dass die Magellanländer sich erst seit relativ später Zeit eines milderen Klimas erfreuen.[26])

Man beobachtet nämlich eine auffallende Artenarmut der feuerländischen Flora und Fauna im Vergleich zu der an der Nordseite der Magellanes'schen Enge lebenden, obwohl diese Wasserstrasse an einzelnen Stellen nur 4—5 km breit ist und von einer Verschiedenheit des Klimas nördlich und südlich davon wohl kaum die Rede sein kann. Viele Pflanzen und Landtiere, die an der Nordseite der Strasse leben, kommen auf dem Feuerland nicht vor. —

Der sicher sehr lang andauernden Zeit der allgemeinen Abkühlung, welche sich sogar in heute warmgemässigten Zonen geltend gemacht hat, ging eine Epoche voraus, in welcher ein mildes von dem heutigen nicht sehr verschiedenes Klima relativ hohe südliche Breiten beherrschte. Funde von be-

[21]) Güssfeldt, Reise in die Andes, p. 97.
[22]) Hauthal, in: Revista del Museo de la Plata VI, p. 111.
[23]) Nogués, Actes de la société scientifique du Chili II, p. 42.
[24]) F. Philippi, A visit to the northern most forest of Chile (Journ. of Botany XXII, p. 201).
[25]) F. Philippi, Cordillera pelada. (Petermanns Mitt. 1866, p. 171.)
[26]) In der unter [18]) cit. Schrift, p. 60.

blätterten Araucarienzweigen an der Magallanesstrasse,[27]) Reste von fossilem Holz auf den heute waldlosen Kerguelen-inseln stellen diese Annahme ausser Zweifel. Ob in noch früherer Zeit selbst die Antarktis eine reiche Phanerogamen-flora trug, kann, bei aller Wahrscheinlichkeit, gegenwärtig mit Sicherheit nicht entschieden werden.

Aus dem eben Gesagten geht aber hervor, dass, wenn in der Antarktis Pflanzenreste gefunden werden sollten, diese in Anbetracht der langen vegetationslosen oder wenigstens vegetationsarmen Zeit, nur alte und für das Verständnis der gegenwärtigen Pflanzenverteilung höchst wertvolle Typen sein können.

Man könnte schliesslich auf den Gedanken kommen, aus der Verteilung der niederen Kryptogamen, nämlich Flechten und Moose, deren ja selbst die vegetationsarmen Küsten der Antarktis noch eine beträchtliche Artenmenge aufweisen, allgemeine pflanzengeographische Schlüsse zu ziehen; dies wäre aber sicher ein vergebliches Bemühen. Es ist erwiesen, dass den überaus leichten Sporen der Moose und den als „Soredien" bezeichneten mikroskopisch kleinen vegetativen Fortpflanzungskörpern der Flechten die ausgedehntesten Meere keine wirksame Schranke engegenstellen, weshalb sich in der geographischen Ausbreitung dieser Organismen nur schwer eine gesetzmässige Anordnung erkennen lässt.

Und so glaube ich den Schluss ziehen zu können, dass von der Erforschung der landbewohnenden antarktischen Kryptogamenwelt für die Pflanzengeographie nicht viel erspriessliches zu erwarten ist.

Der Schwerpunkt botanischer Forschungen in der Antarktis wird stets liegen im Studium der Merresalgenflora in höchsten Breiten, welches, wie oben ausgeführt wurde, eine Fülle wichtiger Probleme bietet, und in dem rastlosen Forschen nach lebenden Gefässpflanzen und fossilen Pflanzenresten.

Gelänge es aus fossilen Funden die untergegangene Pflanzenwelt der Antarktis zu rekonstruieren — ich stelle mir dieselbe für die der Tertiaerzeit vorangehende Epoche vor, bestehend aus Wäldern gigantischer Arancarien und anderer Koniferen vom Habitus der antarktischen Gattungen Libocedrus und Podocarpus, aus immergrünen und blattwechselnden Nothofagusarten, aus Buschwerk von hartblättrigen Proteaceen. duftenden Myrtaceen, artenreichen Ericaceen u. a., im Hochgebirge aber aus polsterartigen Azorellaarten und ähnlichen Formen: Dann wäre wohl in mehr als einer viel umstrittenen Frage der Entwicklungsgeschichte der Pflanzenwelt und damit der gesamten Erdgeschichte ein erlösendes Wort gesprochen.

[27]) Nach priv. Mitt. des Botanikers der schwed. Feuerlandexpedition P. Dusén.

Die geographische Lage

und

Entwickelung Leipzigs.

Von

Privatdozent Dr. Kurt Hassert.

„Ob es sich der Mühe lohnt, eine Frage der Heimatskunde eingehend zu prüfen, könnte in einer Zeit wohl bezweifelt werden, die durch glänzende geographische Entdeckungsreisen verwöhnt ist und es verlernt hat, die Verhältnisse der nächsten Umgebung prüfend ins Auge zu fassen. Aber immer näher rückt die Stunde, in der auch dem kühnsten Reisenden nichts mehr zu entdecken bleibt und die Geographie, statt ferner ins Breite zu gehen, sich auf die Vertiefung ihrer Kenntnisse beschränken muss. Dann wird auch die Heimatskunde zu ihrem vollen Rechte kommen. Man wird erkennen, dass Forschungen nicht deshalb leichter oder überflüssiger sind, weil ihre Gegenstände uns nahe liegen, und man wird vielleicht auch zugeben, dass nur der die Zustände des Auslandes recht verstehen kann, der die seiner Heimat wahrhaft begriffen hat.“ Diese beherzigenswerten Worte Heinrich Schurtzs[1]) bilden die beste Einleitung zu den nachfolgenden Betrachtungen, die gleichzeitig der Heimats- und Siedelungskunde gewidmet sein sollen.

Es ist eine der wichtigsten und dankbarsten Aufgaben der Anthropogeographie, die Lage und Entwickelung der menschlichen Ansiedelungen zu erklären, sie auf geographische Bedingungen zurückzuführen und die Ursachen zu ergründen, die ihr Gedeihen oder Nichtgedeihen veranlasst haben. Allgemein hat sich jetzt die Uberzeugung Bahn gebrochen, dass die Zukunft eines Ortes in erster Linie von seiner natürlichen Lage abhängt, dass aber die Weltstellung allein nicht für die Entstehung einer Siedelung verantwortlich gemacht werden kann, da es gar viele von der Natur hochbegünstigte Gebiete giebt, die keine oder keine nennenswerten Städte aufweisen. Denn der Gang der Geschichte kann die Entfaltung eines Ortes in sehr verschiedenem Masse beeinflussen, je nachdem der Mensch den Vorteil der Naturgegebenheiten ausnutzt oder nicht. Wohl kann das Machtwort eines Herrschers eine Stadt an einer beliebigen, ja zur Niederlassung

[1]) H. Schurtz, Die Pässe des Erzgebirges. Leipzig 1891, S. 64.

wenig geeigneten Stelle entstehen lassen. Aber solche künstliche Schöpfungen sind selten von Bestand, so dass Kaiser Joseph II., als er von der Kaiserin Katharina zur Grundsteinlegung einer neuen Stadt eingeladen war, mit voller innerer Berechtigung sagen konnte: „Wir haben heute ein grosses Werk vollbracht: Meine Schwester Katharina hat den ersten Stein zu einer neuen Stadt gelegt, ich den letzten.“ [1]) Wo dagegen die Gunst der natürlichen Verhältnisse den Menschen immer wieder auf eine bestimmte Stelle weist, dort blühten zu allen Zeiten Siedelungen auf und sind trotz aller Stürme unverwüstlich geblieben.

Das gilt auch von Leipzig, das wohl nie aus einem unbeachteten Fischerdörfchen eine Weltstadt geworden wäre, wenn ihm nicht von vornherein die Gunst der geographischen Lage zu Hilfe kam. Sie legte den Grundstein zu seiner Grösse in einer Zeit, wo alle menschlichen Verhältnisse viel mehr als heute von den natürlichen abhängig und durch sie bedingt waren. Weil aber die Lage nicht bloss den Lauf der Geschichte mit bestimmte, sondern auch durch den Gang der Geschichte selber gefördert wurde, so vermochte keiner der schweren Schicksalsschläge, die Leipzig heimsuchten, seine Kraft zu brechen. Bezeichnend sind die Worte, die General Seydlitz in der schweren Zeit des siebenjährigen Krieges an seinen Quartierwirt richtete: „Seien Sie getrost! Und wenn der König (Friedrich II.) das Pflaster von Leipzig aufreissen und sein Berlin damit pflastern liesse, er würde Leipzig den Segen nicht nehmen können, der alle diese Erpressungen in kurzem vergessen lassen wird.“ [2])

Somit ist jede Stadt etwas Werdendes oder Gewordenes und bietet vorwiegend das, was ihr in beschränkter oder umfassender Ausdehnung eigentümlich ist, und was Alter, Geschichte, Bürgersinn und geographische Lage aus ihr gemacht haben.[3]) Suchen wir nun diesen sehr verschiedenartigen Faktoren für Leipzig nachzugehen und betrachten wir zuerst seine geographische Lage.

---

[1]) W. Roscher, Betrachtungen über die geographische Lage der grossen Städte. Im Neuen Reich 1872 I. S. 226.

[2]) A. Diezmann, Leipzig. Leipzig 1856, S. 84 — E. Kneschke, Leipzig seit 100 Jahren. Leipzig 1867, S. 14 — O. Moser, Chronik der Stadt Leipzig und ihrer Umgebung. Leipzig 1877, S. 734.

[3]) H. Heller, Die Handelswege Innerdeutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert nnd ihre Beziehungen zu Leipzig. Dresden 1884, S. 1 — Leipzig und seine Bauten. Herausgegeben von der Vereinigung Leipziger Architekten und Ingenieure. Leipzig 1892, S. III — A. Penck, Die geographische Lage von Wien. Vorträge des Vereins zur Verbreitung naturwissenschaftlicher Kenntnisse 35 (1895) Heft 18, S. 3—5 — F. Ratzel, Anthropogeographie, Stuttgart II. (1891) S. 472—497.

I.

Leipzig liegt 110—125 m über dem Meeresspiegel in einer weiten fruchtbaren Ebene, die, wie ein Blick vom Napoléonstein darthut, sich von Südost nach Nordwest ganz allmählich senkt und nicht allzuoft von sanften Erhebungen unterbrochen wird. Vornehmlich fallen die Hügelreihen bei Taucha und Plaussig, der Kirchhügel von St. Thekla und der 8 km lange, aber nur wenige hundert Meter breite Höhenzug ins Auge, der unter den Namen Rückmarsdorfer Sandberg, Wachberg und Bienitz bekannt ist. Diese Hügel, die aus der Ferne als einheitliche, dünenartige Ketten erscheinen, beim Näherkommen aber in reihenförmig angeordnete oder nebeneinander laufende Erhebungen aufgelöst erscheinen, sind so niedrig, dass sie zur Verschönerung der Umgebung wenig beitragen. Andererseits sind sie kein Hindernis des Verkehrs, und die Strassen führen geradlinig über sie hinweg.

Gar vielen will überhaupt die Leipziger Landschaft prosaisch, einförmig und wenig reizvoll erscheinen. Wer jedoch in seinen Ansprüchen bescheiden ist, der wird ihr eine gewisse Anmut nicht absprechen können, weil die Eintönigkeit der Oberflächengestaltung durch die Üppigkeit der Pflanzenhülle, den bunten Wechsel zwischen Feldern und Wiesen, Waldungen und Flussauen und durch zahlreiche Ortschaften wirkungsvoll ausgeglichen wird. Thatsächlich ist das Lob der freundlichen Umgebung Leipzigs oft gesungen worden, und als Papst Alexander V. seine Einwilligung zur Gründung der Leipziger Universität gab, hob er die anmutige Lage der schon damals berühmten Handelsstadt als einen besonderen Vorzug hervor.[1])

Aber eine gewisse Einförmigkeit bleibt der Gegend doch als Folgewirkung des geologischen Baues und des Mangels an anstehendem Gestein.[2]) Zwar werden die Grauwacken-

---

[1]) J. G. Schulz, Beschreibung der Stadt Leipzig. Leipzig 1783, S. 26, 27 — D. Prasch, Vertraute Briefe über den politischen und moralischen Zustand von Leipzig. Stendal 1787, S. 5—9, 185—192 — Neue Ansicht von Leipzig für Reisende von einem Reisenden. Leipzig 1799, S. 45 — J. G. Leonhardi, Neue Beschreibung von Leipzig. Leipzig 1806, S. 7, 8 — *r, Gemälde von Leipzig und seiner Umgegend. Leipzig 1823, S. 13, 23 — F. Stolle, Das neue Leipzig. Leipzig 1834, S. 5, 7 — E. A. Rommel, Heimatskunde von Leipzig. 2. Aufl. Leipzig 1870, S. 11—14 — O. Lungwitz, Die Heimatskunde und deren Pflege mit besonderer Berücksichtigung Leipzigs und seiner Umgebung. Realgymnasialprogramm Leipzig 1883, S. 12 — G. Wustmann, Aus Leipzigs Vergangenheit. Schriften des Vereins für Geschichte Leipzigs III (1885) S. 384 fg — H. Credner, Die geologischen Verhältnisse der Stadt Leipzig, in: Leipzig und seine Bauten S. 18.

[2]) Über den geologischen Bau des Leizpiger Bodens vergl.: H. Credner, a. a. O. S. 1—20 — H. Credner, Geologische Profile durch den Boden der Stadt Leipzig nebst erläuterndem Text: Der Boden der Stadt Leipzig. Leipzig 1883 — Sektion Leipzig der geologischen Spezialkarte des Königreichs Sachsen, nebst Erläuterungen. 1882 — B. v. Cotta, Deutschlands Boden, sein geologischer

schichten, die den Untergrund des Leipziger Bodens bilden, meist schon in geringer Tiefe angetroffen, doch erreichen sie nur in dem steil aufgerichteten Hügelzuge zwischen Lindenau und Gross-Zschocher die Erdoberfläche und sind sonst überall von lockeren Gesteins-, Sand-, Thon- und Erdmassen überdeckt. Wie der den paläozoischen Rücken durchquerende Karl Heine-Kanal erkennen lässt, folgen unmittelbar über der Grauwacke Konglomeratschichten vielleicht oberkarbonischen Alters, die vorwaltend aus Grauwacke- und Quarzitkonglomeraten bestehen, mit Sandsteinen wechsellagern oder in sie übergehen und wegen ihrer horizontalen Ablagerung erst nach Aufrichtung der stark gestörten Grauwackenbänke zum Absatze gelangten.

Seit der Ablagerung von Letten und Mergeln unbestimmten Alters (vielleicht oberer Zechstein) und wahrscheinlich marinen Ursprungs, die in einem Bohrloche am Berliner Bahnhof nachgewiesen wurden, blieb unser Gebiet lange geologische Zeiträume hindurch von jeder Meeresbedeckung verschont, sodass die nächsthöheren Schichten sofort mit dem Tertiär und zwar mit der Abteilung des Oligocäns einsetzen, während alle dazwischenliegenden Formationen vollständig fehlen. Das Oligocän besteht zu unterst aus Süsswasser- und Sumpfbildungen und birgt ein weit ausgedehntes, aber nicht zu Tage tretendes Braunkohlenflötz (untere Braunkohlenformation), das bei Machern und noch mehr in der Colditzer, Grimmaer und Bornaer Gegend abgebaut wird, während die bei Gautzsch und Gross-Städteln abgeteuften Schächte wegen der Ungunst der Verhältnisse wieder eingingen. Das untere Braunkohlenflötz fällt vom Plagwitzer Grauwackenrücken aus langsam in der Richtung nach Stötteritz ein und ruht hier auf einer 154 m mächtigen Unterlage aus Kaolinthon und scharfkörnigem Quarzsand, die offenbar die oberflächlichen Zersetzungsrückstände eines Quarzporphyrs, also eines vulkanischen Gesteins sind, das sich aus dem Porphyrgebiet von Beucha und Taucha, wo es in zahlreichen Steinbrüchen durch Tagbau gewonnen wird, unterirdisch bis hierher erstreckt.

Nach dem Absatze der untern Braunkohlenformation erfolgte eine Senkung, wodurch die Umgebung Leipzigs durch das von Norden hereinbrechende Meer überflutet und mit Meeresablagerungen, den Sanden und Thonen des Mittel- und Oberoligocäns, bedeckt wurde. Eine neue, im entgegengesetzten Sinne wirkende Niveauänderung legte das über-

Bau und dessen Einwirkung auf das Leben der Menschen. Leipzig 1854, S. 186. — F. Hofmann, Boden- und Untergrundsverhältnisse in Leipzig, in E. Hasse, Die Stadt Leipzig und ihre Umgebung, geographisch und statistisch beschrieben. Leipzig 1878, S. 8—12 — O. Lungwitz, a. a. O. S. 22—24 — A. Thiem, Grundwasserströme, in: Leipzig und seine Bauten S. 25—28.

schwemmte Gebiet wieder trocken, doch blieben ausgedehnte Sumpf- und Wasserflächen zurück, in denen sich die lichten Sande und Thone des Miocäns mit wenig mächtigen Braunkohleneinlagerungen (obere Braunkohlenformation) niederschlugen. Im Johannisthal, der alten städtischen Sandgrube, wurde ein solches Flötz zu Anfang des Jahrhunderts längere Zeit bergmännisch durch Schächte abgebaut.

Noch vor dem Eindringen des nordischen Inlandeises bahnten sich auch Elster und Pleisse entweder als zwei getrennte Flüsse oder noch zu einem Strome vereinigt von Süden her ihren Lauf bis an die Leipziger Gegend und brachten mächtige Geröll-, Kies- und Sandmassen, die präglacialen oder pliocänen Elster- und Pleisseschotter, mit. Zugleich begannen sie durch Vertiefung ihres Bettes das einförmig-ebene Flachland mannigfach zu gliedern, bis sie sich beim Eintritt der Eiszeit über 30 m tief eingegraben und damit ungefähr ihr heutiges Niveau erreicht hatten. Die ebene Fläche, die sich von Stötteritz aus südöstlich über Liebertwolkwitz zieht, stellt die älteste, höchstgelegene Aue des alten Stromes dar, dessen mächtige Kiesablagerungen unter einer dünnen Decke von Geschiebelehm verhüllt sind und in zahlreichen Sandgruben abgebaut werden.

Nun brach die Eiszeit herein, deren Absätze sich in bemerkenswerter Weise von den früheren Ablagerungen unterscheiden. Vor allem liess das über ganz Norddeutschland sich ausbreitende Binneneis nach seinem Rückgange eine gewaltige Grundmoräne zurück, die vorwaltend aus Geschiebelehm, einem aus der Zermalmung der verschiedensten Gesteinsarten hervorgegangenen, sich rauh und kratzig anfühlenden Lehm, besteht und als eine bis zum Erzgebirge reichende Decke von wechselnder Mächtigkeit die unterlagernden Formationen verbirgt, soweit sie nicht selbst durch die Arbeit der Flüsse weggenagt oder durch Menschenhand abgeräumt ist. Stellenweise sind in diese Decke mehr oder minder mächtige Kies- und Sandablagerungen eingebettet, die das Schmelzwasser aus dem Material der Grundmoräne fortführte, je nach der Korngrösse sonderte und aufbereitete und schliesslich schichtenweise wieder absetzte. Ferner gehört hierher der namentlich in der Südvorstadt häufige Bänderthon, der eine deutlich wahrnehmbare Grenze zwischen den unterlagernden Flussschottern und dem auflagernden Geschiebelehm bildet. Auch stirnmoränenartige Rückzugsgebilde hat das abschmelzende Eis zurückgelassen: das sind die schon erwähnten flachgewölbten Decksandhügel, die bei Taucha und Rückmarsdorf der Geschiebelehmdecke aufgesetzt sind (vergl. S. 21). Sie sowohl wie die alte Grundmoräne bestehen lediglich aus nordischem Material, das

in wirrem Durcheinander mit zahllosen Gesteinskörnchen und Splittern oder mit verschieden grossen abgeschliffenen und abgerundeten Steintrümmern, den erratischen Blöcken, förmlich durchspickt ist. Die erratischen Blöcke oder Findlinge stammen nachweislich aus dem südlichen Skandinavien und sind, wie ihre Anordnung und die Richtung der auf anstehendem Gestein bei Taucha erkennbaren Gletscherschliffe darthut, mit dem Inlandeis von Norden nach Süden gewandert. Zu dem nordischen Gesteinsmaterial gesellen sich aber noch andere Gerölle, die unzweifelhaft dem Muldegebiet angehören. Jedenfalls sind die viel weiter verbreiteten älteren (präglacialen) Elster- und Pleisseschotter grundverschieden von den jüngern (altdiluvialen) Schottern, die, weil beide Flüsse zur Eiszeit bereits ihr heutiges Bett einnahmen, in ihrer Verbreitung auf die jetzige Elster- und Pleissenaue beschränkt sind. Letztere zeigen ein buntes Gemisch von nordischen und südlichen Gesteinstrümmern, in ersteren dagegen, die aus dem oberen Vogtlande und dem Elstergebirge stammen, fehlen die Gesteine Skandinaviens und des Muldegebietes vollständig.

Die Anwesenheit der Muldegerölle, die u. a. in der Nord- und Nordostvorstadt fast bei jeder Grundgrabung blossgelegt werden, beweist, dass jener Strom einst die Leipziger Niederung durchfloss und zwar zu einer Zeit, wo sich das nordische Inlandeis bereits bis hierher erstreckte und sein Schmelzwasser und Moränenmaterial mit den Gewässern und Geschieben der Mulde vermischte. Demnach vereinigten sich einst bei Leipzig drei Ströme, um im breiten Thalgrund der heutigen Elsteraue an Schkeuditz vorbei der Saale zuzueilen, und man kann das alte Muldebett stromaufwärts über Naunhof bis Grimma, also bis zum jetzigen Muldelaufe verfolgen, der ehemals, statt sich nach Norden fortzusetzen, westwärts in der Richtung nach Leipzig umbog. In unserer Nachbarschaft ist der alte Stromlauf durch jüngere Auflagerungen verwischt, in der weiten Ebene von Naunhof dagegen, die jetzt von der trägen, froschgesegneten Parthe[1]) durchschnitten wird, ist er noch wohl erkennbar. Ferner bewegt sich in dem verlassenen Bett noch immer ein kräftiger Grundwasserstrom, der bei Naunhof gefasst und durch die dortigen Wasserwerke der Stadt Leipzig zugeleitet wird.

Die heutigen Leipziger Flussniederungen, die zugleich die tiefste und ebenste Fläche des ganzen Gebietes sind und sich landschaftlich durch reichen Wechsel von Eichenwald und Wiesengelände auszeichnen, werden von Alluvialbildungen er-

[1]) Die Parthe entspringt im Colditzer Wald, fliesst an Naunhof und Taucha vorüber und mündet am Eingange des Leipziger Rosenthals in die Pleisse.

füllt. Zu unterst lagern Kiese und Sande, darüber folgt Aulehm, der aus dem Niederschlage der feinen Sinkstoffe des Wassers hervorging und durch die Flüsse zur Überschwemmungszeit weithin über die Aue ausgebreitet wurde. Er stellt einen äusserst fruchtbaren Ackerboden von 1—4 m Mächtigkeit dar, der zahlreiche stattliche Niederungsdörfer hat entstehen lassen (vergl. S. 30). Auf Aulehm liegen auch Leipzigs Gemüselieferanten, die Kohlgärten, und ebenso giebt er fast ausschliesslich das Material für die Ziegelbereitung.

So lässt der Leipziger Boden, wenngleich er seinen äusseren Umrissen nach eintönig erscheint, durch seinen inneren Bau eine abwechselungsvolle Entstehungsgeschichte erkennen [1]) und giebt für die Lage der Stadt und die wirtschaftlichen Verhältnisse ihrer Umgebung manchen beachtenswerten Fingerzeig an die Hand.

An fliessendem Wasser, das den Schmuck einer jeden Landschaft bildet, hat die Leipziger Gegend keinen Mangel, da sie, wie schon wiederholt angedeutet, von drei Flüssen, der alle andern Gewässer aufnehmenden und in die Saale mündenden Elster, der Pleisse, Parthe und vielen kleinen Bächen durchschnitten wird.

Die aus dem Elstergebirge kommende Elster und die oberhalb Werdau entspringende Pleisse fliessen in der Leipziger Aue vielverschlungenen Laufes ein gutes Stück nahe nebeneinander her und bilden dabei ein solches Gewirr von Nebenarmen und Altwässern, dass es selbst dem Ortskundigen schwer fällt, sich in dem verschieden benannten, zwischen Wald und Wiesen verlaufenden Gewässerlabyrinth zurechtzufinden. Beide Flüsse berühren den Westen Leipzigs, um sich endlich beim

---

[1]) Nach Hermann Credner ist die geologische Gliederung des Leipziger Bodens, kurz zusammengefasst, folgende (von unten nach oben zu lesen):

Alluvium	Aulehm, Kies- und Sandablagerungen;
Diluvium	Decksand (rein nordisches Material, Rückzugsgebilde beim Abschmelzen des Inlandeises), Geschiebemergel und Geschiebelehm (rein nordisches Material, Grundmoräne des Inlandeises), Bänderthon (Absatz der Schmelzwassertrübe), Altdiluviale Schotter der Mulde, Elster und Pleisse (gemischtes nordisches und südliches Material);
Tertiär	Pliocän: Präglaciale Elster- und Pleisseschotter, Miocän: Obere Braunkohlenformation (mit kleinen Braunkohlenflötzchen), Ober- und Mitteloligocän: Marine Sande und Thone, Unteroligocän: Untere Braunkohlenformation (Hauptbraunkohlenflötz);
Oberkarbon;	
Untersilurische Grauwackenformation.	

Nachbardorfe Möckern zu vereinen und zwar ungefähr an der Stelle, wo die Elster aus ihrer alten Süd-Nordrichtung nach Westen umbiegt. In zwei Armen, in der eigentlichen Elster und der Luppe, durchmisst der Fluss die ausgedehnte Niederung, die einst dem vereinigten Elster- Pleisse- Muldestrom als Bett diente und sein Wasser in die Saale leitete.

Trotz ihres nicht übermässig langen Laufes sind Elster (195 km) und Pleisse (90 km) so fischreich, dass die Leipziger Fischer eine besondere zahlreiche Zunft bilden, die alljährlich ihr traditionelles Fischerstechen feiert. Ferner bestand auf beiden Flüssen vor Erbauung der Eisenbahnen bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein die Flösserei, wenngleich wegen der vielen kurzen Krümmungen nur kurzes Holz befördert werden konnte. Behufs ausgiebiger Holzzufuhr wurden Elster und Pleisse durch den Zwenkauer Flossgraben verbunden, worauf die Stämme auf einem jetzt verschütteten Kanal zum Flossplatz geleitet und dort aufgestapelt wurden. Um auch Lützen mit Holz zu versorgen, zweigte man im 16. Jahrhundert den Lützener Flossgraben ab, der unweit der Saale wieder in die Luppe mündet. Endlich wird die Elster von vielen Mühlen und Leipzigs industriellen Anlagen benutzt und scheint in Zukunft zur Speisung des Kanals berufen zu sein, der Leipzig mit der Elbe oder Saale verbinden soll.

Weniger angenehm ist die andere Eigenschaft der Flüsse, dass sie die Niederung alljährlich weithin unter Wasser setzen. Ihr früher sehr ausgedehntes Überschwemmungsgebiet ist allerdings durch Regulierungsarbeiten, Schutzdämme und Flutbetten wesentlich eingeschränkt worden, sodass die früher lästigen Fieber verschwanden und auf dem einstigen Überschwemmungsgebiet ganz neue Stadtteile emporwuchsen. Doch sind unliebsame Verkehrsstörungen noch immer nicht ausgeschlossen. Denn einmal fliesst das Hochwasser wegen des schwachen Gefälles der wenig geneigten Ebene nur sehr langsam ab, und dann ist die Aue vom Grundwasser und von zahlreichen Quellen wie ein Schwamm durchtränkt, obschon die Wasserfülle gegen früher beträchtlich abgenommen hat. Ein solches Quellennest, dessen Wasservorrat gesammelt und auf dem Wege über das Probstheidaer Wasserwerk der Stadt zugeführt wird, findet sich am Streitholze bei Connewitz. Ausserdem hat die übergrosse Durchfeuchtung des Untergrundes ausgedehnte Sümpfe hervorgerufen, die Leipzig auf drei Seiten umgeben und dicht an die Stadt herantreten. Der Brühl, dessen niederdeutsche Bezeichnung Pruel oder Briel soviel wie Morast bedeutet, war bis in den dreissigjährigen Krieg hinein ein solcher Sumpf und bildet zugleich die Scheide zwischen dem höher gelegenen trockenen Sandboden und dem

tieferen, nassen Moorboden. Die Trockenlegung des Brühls, der tiefsten Stelle der ganzen Stadt, hat lange Zeit in Anspruch genommen, und fast alle Häuser des nördlichen Leipzigs und der Parthenaue, von den Bahnhöfen bis nach Schönefeld, ruhen auf starken Unterbauten oder auf Pfahlrosten.

Erklärlicherweise sind die Sümpfe und Überschwemmungen dem Klima nicht günstig. Aus den feuchten Wiesen steigen abends dichte Dünste auf, sodass ein reiner Sonnenuntergang in der Aue zu den Seltenheiten gehört. Ebenso waren die feuchten Fluren vor der umfassenden Flussregulierung die Heimstätten des Fiebers, das Leipzig zu einer der wenigst gesunden deutschen Städte machte. Namentlich die an die tiefgelegene Aue grenzende Westseite war wegen der Sumpfluft verrufen. Die fieberbringende Nachbarschaft der zeitweilig überschwemmten sumpfig-waldigen Elster- und Pleissenebene macht O. Kuntze mit für die immerhin hohen Sterblichkeitsziffern von 11,5—15,4‰ verantwortlich, die jährlich in den Niederungsdörfern von Gautzsch bis Wahren unter den Erwachsenen über 5 Jahren herrschen.[1]) Umgekehrt sind die höher liegenden Orte des Ostens und Nordens sehr gesund, und auch Wahren würde weniger zu leiden haben, wenn nicht die mit stehendem Wasser erfüllten Lehmgruben und die in der Nachbarschaft ausmündenden Leipziger Schleussenwässer die Luft verpesteten. Endlich sind die durchfeuchteten Fluren willkommene Brutherde zahlloser Mückenschwärme, die im Verein mit dem unvertilgbaren Knoblauch zu den unangenehmsten Plagen unserer Gegend gehören.[2])

Die Umgürtung mit Sümpfen, Abzugsgräben, Flussarmen und Überschwemmungsgebieten ist auf die Entwickelung

[1]) O. Kuntze, Zur Statistik und Kritik von Leipzig und 42 Vororten. Leipzig 1881, S. 22.

[2]) Über die Flüsse, Quellen und Sümpfe der Leipziger Umgebung vergl.: J. G. Schulz, a. a. O. S. 24, 25, 88 — *r, a. a. O. S. 12, 36—39 — C. Gretschel, Leipzig und seine Umgebungen. Leipzig 1828, S. 2, 3, 65 — Stolle, a. a. O. S. 9, 10 — Leipzig in seiner Vergangenheit und Gegenwart. Leipzig 1847, Seite 89 — L. Bechstein, Leipzig. Dresden (nach 1850) S. 22—24, 54 — H. Aster, Die Gefechte und Schlachten bei Leipzig im Oktober 1813. Dresden l. (1852) S. 15—23 — G. R. Bornemann, Leipzig und seine Bildungsanstalten. Leipzig 1865, S. 2 — Kneschke, a. a. O. S. 327 — Rommel, a. a. O. S. 19—21, 27 — F. Reppin, Bemerkungen über die alte Bodengestaltung Leipzigs. Schriften des Vereins für Geschichte Leipzigs I. (1872) S. 64, 65 — O. Mothes, Die Elsterniederung in der sogenannten vorhistorischen Zeit. Ebenda I. (1872) S. 221, 223 — H. Wuttke, Geschichte Leipzigs bis zum Ende des 13. Jahrhunderts. Ebenda I. (1872) S. 133 — F. Hofmann, in Hasse, a. a. O. S. 8, 9 — Lungwitz a. a. O. S. 21, 22 — A. Sach, Die deutsche Heimat. Halle 1885, S. 401, 402 — F. G. Hahn, Die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde I. 3 (1885) S. 116 — H. Gruner, Beiträge zur Hydrologie der Weissen Elster. Mtlgn. V. f. Erdk. Leipzig 1891, S. 6—8.

Leipzigs nicht ohne Einfluss geblieben. Wegen der Seltenheit brauchbarer Übergänge bereiteten die zahllosen Flussverzweigungen und die starke Neigung der Niederung zur Sumpf- und Lachenbildung dem friedlichen Verkehr und kriegerischen Unternehmungen früherer Zeiten ernstliche Schwierigkeiten oder machten die freie Verbindung auf dem schlammigen Untergrunde stellenweise ganz unmöglich. Aber eben um dieser Nachteile willen besass Leipzig andrerseits den hoch erwünschten Vorteil des Schutzes und war als Festung oder als Rückhalt für eine sich verteidigende Armee wie geschaffen. Das galt namentlich von dem ursprünglichen Stadtkern, der, auf zwei Seiten umgeben und gesichert von einer langgestreckten morastigen Niederung, gleichsam die Spitze eines schmalen Dreiecks zwischen Pleisse und Parthe einnahm und gegen Ende des 12. Jahrhunderts einer der wichtigsten militärischen Plätze des deutsch-slavischen Grenzgebietes und zugleich der bequemste Übergangspunkt über jene beiden Flüsse war. Denn hier ist die Aue am schmalsten, indem sie zwischen Leipzig und Lindenau eine Einschnürung erleidet, die ein über fünf Flussarme und Gräben führender Dammweg überbrückt. Noch heute spielt sich auf ihm der Löwenanteil des Verkehrs zwischen Leipzig und Lindenau ab; aber noch wichtiger war er früher, als es keine Eisenbahnen und nur wenige Kunststrassen gab. Die bei Connewitz und Zwenkau im Süden, bei Schkeuditz im Nordwesten durch die Aue führenden Fahrwege waren wegen des Hochwassers nicht immer gangbar, noch weniger die durch die Niederung laufenden Fusssteige, die nur von kleineren Truppenabteilungen und meist bloss von Infanterie benutzt werden konnten. Somit stellte jener Dammweg auf einer langen Strecke in der ohnehin übergangsarmen Elster-Pleissenaue den einzigen nicht überfluteten und daher jederzeit verfügbaren Übergang dar, der natürlich eine ganz besondere Bedeutung erlangen musste, weil er den Verkehr auf diesen Punkt als auf den einzigen innerhalb eines weiten Gebietes hinwies. Kein Wunder, dass das Lindenauer Defilé ein hochwichtiges Stück der alten Frankfurter Heer- und Handelsstrasse war und 1813 beim Rückzuge der Franzosen aus Leipzig eine hervorragende Rolle spielte.[1])

Übrigens hat Leipzig in jedem Jahrhundert die Kriegsfurie unter seinen Mauern gesehen, und das Leipziger Blachfeld ist

[1]) Geschichte und Beschreibung von Leipzig für Fremde und Reisende. Leipzig 1796 S. 9 — Aster a. a. O. S. 9—11, 18, 20 — Moser, a. a. O. S. 36 — O. Delitsch, Allgemeine geographische Lage, in Hasse, a. a. O. S. 11 — Hahn, a. a. O. S. 116, 117 — A. Simon, Die Verkehrsstrassen in Sachsen und ihr Einfluss auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, VII. 2 (1892) S. 252.

überreich an blutigen Erinnerungen. Denn durch die Sicherheit der Lage bot die Stadt nicht bloss dem Verteidiger eine vorzügliche Stellung, sondern die weiten welligen Ebenen eigneten sich für alle Waffengattungen trefflich zur offenen Feldschlacht, und die fruchtbare Umgebung, sowie der an Hilfsquellen reiche Handelsplatz lockten aus allen Weltgegenden die kriegführenden Heere an. Hier lief überdies eine ganze Anzahl von Strassen zusammen, und die Truppen waren in ihren Bewegungen damals genau so wie heute an das jeweilig vorhandene Wegnetz gebunden. Im dreissigjährigen Kriege wurde Leipzig sechsmal belagert und viermal erobert, während in seiner Nähe bei Breitenfeld zwei weltgeschichtlich entscheidende Schlachten zum Austrag kamen. Noch schwerer lastete der siebenjährige Krieg auf der hart mitgenommenen Stadt, deren Fluren durch die Freiheitskriege wiederum in eines der gewaltigsten Schlachtfelder Europas verwandelt wurden.[1])

Glücklicherweise hat die Leipziger Gegend nicht bloss den Kriegsgott angezogen, sondern dieselbe Gunst der natürlichen Verhältnisse, die sie zum Tummelplatze feindlicher Heere machte, und dieselben Strassen, die bei allen kriegerischen Ereignissen ihren Knotenpunkt in Mitleidenschaft zogen, lockten auch den friedlichen Verkehr, der Leipzigs Wohlstand mächtig gefördert hat. Man kann sich vielleicht wundern, dass die Pleissestadt ein blühender Stapelort ward, obgleich sie fern von allen natürlichen Verkehrswegen, besonders von schiffbaren Strömen, liegt und obgleich ihre nächste Umgebung den Zugang eher erschwert als erleichtert. Aber einmal konnte sich der Handel in den früheren unruhigen Zeiten nur in gut befestigten oder natürlich geschützten Siedelungen gedeihlich entfalten, da sie ihm sichere Durchgangs- und Ruhepunkte boten, und dann war Leipzig das Herz eines fruchtbaren Ackerbaubezirkes, der sich schon früh dicht bevölkerte und sehr bald einen geschäftlichen Mittelpunkt brauchte. Der nur an wenigen Stellen von festem Gestein durchbrochene Ackerboden des Flachlands ist trotz seiner geringen Mächtigkeit durch die Kulturarbeit so ergiebig gemacht worden, dass er reichliche Erträge abwirft und einer dichten, auf zahlreiche Ortschaften verteilten Bevölkerung Nahrung und Verdienst gewährt. Am stärksten besiedelt sind die Ränder der breiten Flussauen, deren fetter, schwarzer Humusboden eine überaus fruchtbare Ackererde abgiebt, die den weitgehendsten Anbau gestattet und an der Pleisse, Parthe und Elster, namentlich beiderseits der Luppe und unteren Elster,

---

[1]) *r, a. a. O. S. 255 — Aster, a. a. O. S. 9 — Kneschke, a. a. O. S. 4 — Sach, a. a. O. S. 398, 399.

förmliche perlenschnurartige Reihen wohlhabender Ackerbaudörfer hervorgerufen hat. Ferner bedurfte ein so hoch entwickeltes und stark bewohntes, aber fruchtarmes Industriegebiet wie das Erzgebirge notwendig eines Platzes, wo es seine Erzeugnisse absetzen und sich mit Nahrungsmitteln versorgen konnte.

Allmählich ging Leipzigs Einfluss über die nähere Nachbarschaft hinaus, dank der vorteilhaften Lage, die der rasch aufblühende Platz für seine weitere Umgebung besass. Das norddeutsche Tiefland entsendet drei grosse Buchten tief in die deutsche Mittelgebirgszone hinein, und jede dieser Buchten hat wegen ihrer Verkehrswichtigkeit eine Grossstadt — Köln, Leipzig, Breslau — entstehen lassen. Leipzig steht unter ihnen obenan, denn ein gütiges Geschick verlegte es in den mittelsten der drei alten Meerbusen, in die sächsisch-thüringische Tieflandsbucht, die das durch Erträgnis und innere Reichtümer ganz anders geartete deutsche Oberland mit dem deutschen Niederlande verbindet, während sie zugleich zwischen dem in der Kultur fortschreitenden Industriegebiet des Westens und dem mit Naturschätzen reich ausgestatteten Ackerbaugebiet des Ostens vermittelt. Verschiedene Ausstattung benachbarter Landschaften ruft aber stets wechselseitige Beziehungen hervor, und die sächsisch-thüringische Bucht schien durch ihre ausgezeichnete zentrale Lage von vornherein zu einem hochbedeutsamen Sammler des menschenanhäufenden Verkehrs bestimmt zu sein, zumal in einer Zeit, wo der politische Verband des Reiches noch fest und noch keine Sonderung in einzelne Staaten und Verkehrsgebiete eingetreten war. Wer aus Niederdeutschland möglichst zentral nach Oberdeutschland gelangen wollte und auf leicht überschreitbaren niedrigen Gebirgsübergängen (Fichtelgebirge, Frankenwald) zugleich zum Donau-, Main- und Rheinthal strebte, wer über die Hochebenen des Vogtlandes das gesegnete Böhmen aufsuchte oder die umgekehrten Wege aus dem bergigen Süden in den ebenen Norden einschlug, wer endlich von Westen nach Osten wanderte, der musste unbedingt die weit ausgreifende Tieflandsbucht passieren, die selbst den Flug der Wandervögel beeinflusste. Wer kennt sie nicht, die Leipziger Lerchen, die früher hier beim herbstlichen Durchzug durch jene innerdeutsche Gebirgslücke massenweise gefangen wurden![1])

Fast eben so weit wie von den deutschen Meeren als von den Alpen, von der Westgrenze als von der Ostgrenze

---

[1]) A. Kirchhoff, Über die Lagenverhältnisse der Stadt Halle. Mtlgn. V. f. Erdkunde Halle 1877, S. 97.

entfernt, liegt nun Leipzig inmitten dieses Beckens auf Linien, die von der Rheinmündung nach Breslau, von der Odermündung über Berlin zum Bodensee, von Hamburg nach Wien, von Danzig nach Strassburg, von Frankfurt a. M. nach Frankfurt a. O. führen. Es ist gleich weit entfernt von Basel wie von Danzig, von Breslau wie von Frankfurt a. M., vom schlesischen wie vom westfälischen Industriebezirk, und wie die bequemsten Wege von der mittleren Elbe zum lebhaften Verkehrsbereich des Mains und Mittelrheins Leipzig berührten, so gelangten dorthin nicht minder die Handelszüge, die aus Schlesien und Böhmen nach Mittel- und Nordwestdeutschland gerichtet waren oder den Verkehr zwischen den deutschen Nordseestädten und dem Adriatischen Meere vermittelten. Somit reichte sich in der sächsisch-thüringischen Bucht und insbesondere in Leipzig der Handel aus den entgegengesetztesten Teilen Deutschlands die Hand und schuf hier einen natürlichen Knotenpunkt für eine ganze Reihe leicht zugänglicher und viel begangener Strassen, die, aus allen Himmelsrichtungen kommend und nach allen Richtungen gehend, von wichtigen Zielen ausliefen und nach wichtigen Zielen führten. Diese Vielseitigkeit der geographischen Bedingungen erklärt Leipzigs hohe Bedeutung für den kriegerischen und friedlichen Völkerverkehr und ist die Grundlage seiner zunehmenden Entfaltung gewesen.[1])

Man würde indess irren, wollte man aus dieser wahrhaft zentralen Lage, die um so schärfer hervortrat, als Deutschland und Österreich noch ein gemeinsames Reichs- und Bundesgebiet bildeten, einseitig nur eine Begünstigung Leipzigs ableiten. Im Gegenteil, es besass damals wie heute seine Nebenbuhler, da Halle, Erfurt, Naumburg, Zeitz und andere Städte der thüringisch-sächsischen Bucht wegen des Gewerbefleisses ihrer Bewohner und als Ruhepunkte des Durchgangsverkehrs ebenfalls eine einflussreiche Stellung im mittelalterlichen Handel einnahmen.[2]) Vor allem war das geographisch

[1]) F. G. Leonhardi, Geschichte und Beschreibung der Kreis- und Handelsstadt Leipzig nebst der umliegenden Gegend. Leipzig 1799, S. 286—297 — B. v. Cotta, a. a. O. S. 190 — W. Roscher, a. a. O. S. 239 — H. O. Zimmermann, Die kaiserlichen Privilegien der Leipziger Messen. Schriften des Vereins für Geschichte Leipzigs I. (1872) S. 86—97 — Delitsch und Hasse, in Hasse, a. a. O. S. 12, 17 — Kirchhoff, a. a. O. S. 96, 97, 99 — Heller, a. a. O. S. 50 fg. — A. Penck, Das Deutsche Reich, in Kirchhoffs Länderkunde von Europa II. (1887) S. 445, 452—454 — Sach, a. a. O. S. 397 — Simon, a. a. O. S. 252, 253 — W. Ule, Die Stadt Halle, ihre Lage und Entwickelung. Aus allen Weltteilen 1894, S. 202 — R. Buschick, Die Abhängigkeit der verschiedenen Bevölkerungsdichtigkeiten des Königreichs Sachsen von den geographischen Bedingungen. Wissenschaftl. Veröffentl. d. V. f. Erdk. Leipzig II. (1895) S. 18—23.

[2]) Zimmermann, a. a. O. S. 86 fg. — Heller, a. a. O. S. 5 fg. — Penck, a. a. O. S. 452.

und wirtschaftlich mannigfach bevorzugte Halle wegen der Ergiebigkeit seiner seit uralter Zeit ausgebeuteten Salzquellen und durch die zur Elbe führende Wasserstrasse der Saale das Eingangsthor nach Thüringen und ein wichtiger Vermittelungsplatz zwischen Slaven und Deutschen. Wohl besass es vor der Flussregulierung wegen der Nachbarschaft der sumpfigen Elstermündungen schwierigere Saaleübergänge und war auch vom Gebirgsfusse zu weit entfernt, sodass Leipzig die aus dem Süden kommenden Warenzüge leicht auffangen und an sich ziehen konnte. Dafür fiel es aber als einzige Brückenstadt über die Saale um so mehr ins Gewicht und ist noch jetzt ein gefährlicher Nachbar. Die unmittelbare Nähe reicher Braunkohlenlager, die teilweise die Stadt unterteufen, hat letztere zu einem lebhaften Industrieplatze umgestaltet, dessen Universität mit der Leipziger wetteifert. Dann hat Preussens Fürsorge die Grenzstadt Halle zu einem überraschend schnell emporgeblühten Mittelpunkte eines siebenstrahligen Eisenbahnsternes und zu einem vollebenbürtigen Konkurrenten für den Durchgangsverkehr zwischen Ost- und Westdeutschland gemacht. Ist doch der von hier nach Breslau führende Schienenstrang um 37 km kürzer als der geographisch natürlichere Weg über Leipzig, Dresden und Görlitz! Um Halle die Überlegenheit der Wasserstrasse zu sichern, sträubt sich der Nachbarstaat auch gegen alle Leipziger Kanalpläne, die auf eine unmittelbare Verbindung mit dem verkehrsreichsten deutschen Strome, der Elbe, abzielen.[1])

Wenn Leipzig dennoch schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts seine Nebenbuhler zu überflügeln vermochte, obwohl sie unter günstigeren Verhältnissen arbeiteten, so ist das ein glänzendes Zeugnis für die Thatkraft seiner Bürger, welche die Weltstellung ihrer Stadt richtig erkannten und in ihren Bestrebungen von den Landesherren verständnisvoll unterstützt wurden. Bei allen Wirren dachten die Leipziger stets zuerst an ihren Handel, den sie von fremden Einflüssen und Einschränkungen frei zu machen und frei zu halten suchten. Allein sie hätten doch keinen Erfolg haben können, wenn ihnen nicht die Lage ihrer Stadt wirksam zu Hilfe gekommen wäre.

II.

Vor allem ist Leipzig durch seine Messen[2]) gross und

[1]) Kirchhoff, a. a. O. S. 88—103 — Ule, a. a. O. S. 199—212 — Hasse, a. a. O. S. 12, 18 — Hahn, a. a O. S. 117 — Penck, a. a. O. S. 376, 377 — Havestadt und Contag, Die Leipziger Kanalfrage. Leipzig 1893.

[2]) Über die Entwickelung des Leipziger Handels und der Leipziger Messen vergl. die bereits erwähnten Abhandlungen und Bücher von Schulz (S. 12—20, 351—381); Geschichte und Beschreibung von Leipzig (S. 6.); Neue Ansicht von Leipzig (S. 40—43); Leonhardi, Geschichte u. s. w. (S. 23 fg., 32 fg., 41 fg., 47, 55, 285 fg., 309—322); Leonhardi, Neue Beschreibung (S. 74), *r (S. 2—10,

berühmt geworden, die, aus einfachen Jahrmärkten hervorgegangen, sich bis ins 12. Jahrhundert zurückverfolgen lassen und gegen Ende des 17. und 18. Jahrhunderts, sowie nach der Gründung des deutschen Zollvereins ihre höchste Blüte erlebten. Leipzig war bereits ein befestigter Ort[1]) und wegen seiner Lage an der von Halle herüberführenden alten Salzstrasse ein reger Salzmarkt, als Markgraf Otto der Reiche zwei Jahrmärkte, einen Oster- und einen Michaelismarkt, einrichtete und den Platz mit einem Marktbanne ausstattete, nach dem auf 1 Meile im Umkreise kein anderer Markt abgehalten werden durfte. Um den Handel, der an dem reichen Freiberger Silberbergbau und dem Handelsgeist der schon damals vereinzelt im Lande ansässigen Juden einen Rückhalt gefunden hatte, noch mehr zu heben, versprach Markgraf Dietrich 100 Jahre später (1268) den nach Leipzig kommen-den Kaufleuten und ihren Gütern unbedingte Sicherheit selbst für den Fall, dass er mit ihren Landesherren im Kriege läge. Dank dieser weisen Massnahme begann der Handel immer mehr seine Strasse nach Leipzig zu ziehen; aber noch spielten die reichen Nachbarorte Merseburg und Halle als Stapelplätze eine ungleich wichtigere Rolle. Da verlor Halle in unglücklichen Fehden seine hervorragende Handelsstellung, die es als ein Glied des mächtigen Hansabundes schon lange besass, während Leipzig noch ein völlig bedeutungsloser Flecken war, und eine durch Zufall entstandene Feuersbrunst legte den alten Bischofssitz Merseburg in Asche. Die meisten der dort ansässigen Kaufleute siedelten nach Leipzig über, das nun sofort Verbindungen mit dem Osten

---

180, 255); Gretschel (S. 17, 23, 29, 33, 123—129); Leipzig in seiner Vergangenheit und Gegenwart (S. 3—5, 130—132); Diezmann (S. 92—98); Kneschke (S. 57, 164—292, 321, 328); Rommel (S. 69); Zimmermann (S. 86—97); Moser (S. 14, 19, 32—36, 214—239, 419—436, 736, 759); Heller (S. 4—72); Sach (S. 397—401); Penck (S. 446, 452—454); Simon (S. 251—260). Ferner: Leipzig, ein Handbuch. Leipzig 1802, S. 102, 105—116, 199, 122—131 — Leipzig und seine Umgebungen mit Rücksicht auf ihr historisches Interesse. Zeichnungen von Winkler und Verhas, Text von C. Ramshorn. Braunschweig 1841, S. 112—114 — C. W. Hingst, Blicke in die früheste Geschichte Leipzigs. Schriften des Vereins für Geschichte Leipzigs I. (1872) S. 77—84 — E. Hasse, Geschichte der Leipziger Messen. Leipzig 1885 — Gensel, Handel und Gewerbefleiss, in: Leipzig und seine Bauten S. 50—52 — G. Wustmann, Aus der Baugeschichte. Ebenda S. 61, 62 — G. Wustmann, Quellen zur Geschichte Leipzigs. Leipzig II. (1895) S. 54 — H. A. Daniel, Deutschland nach seinen physischen und politischen Verhältnissen. Leipzig II. (1895) S. 472—479 — Offizieller Katalog der Sächsisch-Thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung zu Leipzig 1897, bearbeitet von H. Kleinpaul. Leipzig 1897, S. VI—XIV — P. Lehmann, Länder- und Völkerkunde. Neudamm I. (1898), S. 292—293.

[1]) Ob Leipzig damals, den Angaben der Chroniken zufolge, 5—6000 Einwohner gehabt hat, ist zweifelhaft. Manche sehen in 1—2000 Bewohnern schon eine sehr hoch gegriffene Zahl.

und Süden anknüpfte und eine eigene Münze nebst Zoll- und Niederlagsgerechtsamen erhielt.

In der Folge blühte Leipzig immer mehr auf und muss als einflussreicher Handelsplatz sicherlich schon zu der Zeit in Aller Munde gewesen sein, als im Jahre 1409 eine grosse Anzahl deutscher Studenten und Professoren wegen ausgebrochener Zwistigkeiten aus dem goldenen Prag nach Leipzig wanderte und dort den Grund zu einer der ältesten deutschen Hochschulen legte. Man traute also dem betriebsamen Orte die für das Gedeihen einer jungen Musenstadt erforderliche Kraft zu, die auch der Hussitenkrieg nicht lahm zu legen vermochte. Vielmehr zog sich nach der Plünderung und Zerstörung Tauchas durch die Hussiten dessen Handel ebenfalls nach Leipzig und zwar so vollkommen, dass heute nur noch der als Volksfest gefeierte Tauchsche Jahrmarkt[1]) an die einstige Bedeutung des Nachbarstädtchens erinnert. Viel bedenklicher waren die Verheerungen der Pest, die gegen 8000 (?) Opfer wegraffte und aus Furcht vor Ansteckung die kaum gefestigten Verkehrsbeziehungen wieder zu vernichten drohte.[2]) Um die schweren Wunden zu heilen, die Krieg und Pest der Stadt geschlagen, und um ihr die Möglichkeit zu geben, die durch das Unglück angehäufte Schuldenlast zu tilgen, fügte Kurfürst Friedrich II. als neue Erwerbsquelle den bisher bestehenden Jahrmärkten 1458 noch einen dritten, den Neujahrsmarkt, hinzu, mit der Vergünstigung, dass alle diejenigen, die es wagen würden, ihre Waren an Leipzig vorbei nach Halle oder Merseburg zu schaffen, zeitlebens vom Besuche der Leipziger Märkte ausgeschlossen sein sollten.

1497 erfolgte endlich seitens des Kaisers Maximilian die erste kaiserliche Bestätigung aller drei Jahrmärkte, die nunmehr erst ihr örtliches Gewand abstreiften und als eigentliche oder Reichsmessen anerkannt wurden. Gleichzeitig erhielt die Stadt die weitgehendsten Stapelrechte, indem der Kaiser alle bisher zu Leipzigs Nachteil bestandenen Privilegien der Nachbarorte für ungiltig erklärte und ausdrücklich bestimmte, dass im Umkreise von 15 Meilen kein Markt oder keine Niederlage irgendwelcher Art gehalten werden durfte. Alle Waren, die jenen Bezirk berührten, mussten nach Leipzig gebracht werden und dort vor dem Weitertransport drei Tage lang zum Verkauf ausgestellt bleiben. Käufer und Verkäufer erhielten kaiserliches Geleit, und niemand durfte sie bei Strafe der Reichsacht in ihren

---

[1]) Nach G. Wustmann (Quellen II. S. 544—548) ist die seltsame Sitte des Tauchschen Jahrmarktes viel jünger, nämlich ein ausgearteter, auf Leipzig beschränkter Rest des Vergnügens, das die Leipziger ehemals bei einem wirklichen Besuche des Tauchaer Jahrmarktes hatten.

[2]) 1680 raffte die Pest in Leipzig wiederum 3200 Menschen weg.

Geschäften stören. Diese hochbedeutsamen Vergünstigungen, die in solchem Umfange keiner andern Stadt zu teil wurden, haben Leipzigs Ruf als Weltstadt überhaupt erst begründet. Dankbar hat man daher 1897 bei der 400jährigen Gedenkfeier der Leipziger Messen auch ihres Gründers gedacht und über dem Thorweg des neuen Kaufhauses das bronzene Standbild Kaiser Maximilians errichtet.

Die Leipziger waren sich der kostbaren Errungenschaften wohl bewusst, die ihnen das Übergewicht über alle ihre Nebenbuhler sicherten, und haben namentlich die heute kaum noch verständlichen Stapelrechte mit bewundernswerter Zähigkeit, freilich auch mit kleinlicher Eifersucht bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts gegen die Messgelüste von mehr als 40 Städten verteidigt. So sehr pochten sie auf ihre Vorrechte, dass die natürlich vorgezeichneten Wege, wenn sie Leipzig nicht berührten, den geographischen Gegebenheiten zum Trotz über Leipzig gelegt werden mussten. Aus demselben Grunde widersetzte man sich hartnäckig der Elbe- und Oderschiffahrt, weil sonst die nur zu Lande erreichbaren Leipziger beim Durchgangsverkehr zu kurz gekommen wären. Dabei war die Wasserstrasse vor der Erbauung der Eisenbahnen der billigste, natürlichste und bequemste Weg; und obgleich man von Prag bis Hamburg auf der Elbe 48 Zollstätten passieren musste, so war der schlechtere, beschwerliche Landweg ungleich teurer. Hatte man doch noch 1834 für einen zweispännigen Mietwagen von Leipzig nach Dresden und zurück allein schon an Strassen-, Brücken- und Geleitsgeldern 6 Thaler zu erlegen.[1])

Anfangs ging Leipzig stets siegreich und neu gekräftigt aus dem erbitterten Ringen um die Handelsherrschaft hervor, und seine Bedeutung wuchs in demselben Masse als es durch die politische Entwickelung des Reiches in dessen Mittelpunkt rückte. Während Leipzig den Durchgangsverkehr nach dem deutschen Osten und dem slavischen Osteuropa vermittelte, pflegte Frankfurt a. M. den Handel mit Frankreich, und die Wichtigkeit jener beiden Brennpunkte des Durchgangsverkehrs, zu denen sich Breslau als natürlicher Haupthandelsplatz des Ostens hinzugesellte, regte zu innigerer Verbindung zwischen ihnen an. Die drei Städte waren gewissermassen die Hände, durch die der deutsche Handel mit dem Osten und Westen ging. So entstand die über die betriebsamen Städte Thüringens und der Lausitz führende Handelsstrasse, die seitdem die Hauptlinie für den gesamten deutschen Verkehr wurde und dem im Herzen des Reiches gelegenen Centralplatze Leipzig weitaus den meisten Nutzen brachte.

[1]) Stolle, a. a. O. S. 95.

Hervorgerufen durch den Handel und ihn wiederum fördernd, entfaltete sich in Leipzig eine eigene Industrie und ein blühendes Zunft-, Gilden- und Innungswesen. Von allen Seiten strömten, wiederholt in grösserer Menge, Einwanderer herbei, die der Stadt frisches Blut und neues Leben zuführten und jedesmal einen Aufschwung der wirtschaftlichen Entwickelung anbahnten. Ein wesentlicher Gewinn war es, als holländische Kaufleute und Gewerbetreibende, besonders Tuchweber, um des Glaubens willen und um den Bedrückungen der Spanier zu entgehen, nach Leipzig kamen und ihre alten Handelsbeziehungen, ihre erprobten Arbeiter und grosse Kapitalien mitbrachten. Zu ihnen gesellten sich später französische Hugenotten, die als einen ganz neuen Erwerbszweig die Seidenfabrikation einführten. Ferner siedelten sich zahlreiche Gewerbetreibende der verschiedensten Art an, sodass sich der Manufakturwarenhandel immer mehr nach Leipzig zog, das gleichzeitig ein wichtiges Absatzgebiet für die brandenburgisch-preussische Wollweberei, die schlesische Leinenindustrie, die damals unerreicht dastehende sächsische Gewerbethätigkeit und den erzgebirgischen Silberbergbau war. Einen weiteren folgenschweren Fortschritt bahnte die Verlegung des deutschen Buchhandels von Frankfurt a. M. nach Leipzig an, wo er, weniger durch Censurbedrückungen beeinträchtigt, sich eine bleibende Heimat sicherte und späterhin den grössten Umfang in ganz Deutschland annahm. Nunmehr überflügelte Leipzig auch die älteren Reichsmessen von Frankfurt a. M. und wurde einer der bedeutendsten, wenn nicht der bedeutendste deutsche Handelsplatz und Geldmarkt, dessen Messen europäischen Ruf genossen und damals wie heute das bunteste Durcheinander der verschiedensten Völkerschaften sahen. Angesehene Fremde und die Landesherren wählten die lebhafte Stadt gern zu längerem Aufenthalte, und der alte Iccander pries sie (1725) begeistert als „die Mutter der Kamönen und Musen unseres Sachsenlandes, den Ausbund aller civilité und die Lehrmeisterin aller Sitten, die Perle der sächsischen Kauffmannschafft, die Nahrung der gantzen Handlung und das kleine Meissner Rom.“[1])

Auf die Dauer konnte Leipzig sein Übergewicht jedoch nicht behaupten. Als das politische Gesamtgefüge des heiligen Römischen Reiches deutscher Nation immer lockerer ward, sonderten sich dementsprechend auch die Verkehrsgebiete, und überall erstanden neue Konkurrenten, unter denen namentlich Berlin, Magdeburg und Breslau mit Erfolg gegen den alten Nebenbuhler ankämpften. Trotz aller Berufungen auf seine verbrieften

[1]) Iccander, Das königliche Leipzig u. s. w. Leipzig 1725, S. 7.

Rechte wurde Leipzig entweder umgangen oder anderweit geschädigt, und das kräftig aufstrebende Preussen richtete zu Leipzigs Nachteil auf der Oder, Elbe und Saale einen durch Kanäle unterstützten regen Schiffsverkehr ein. Die alten Stapelrechte konnten ebenfalls nicht mehr streng aufrecht erhalten werden, weil sonst zu befürchten stand, dass die Nachbarstaaten Gleiches mit Gleichem vergelten würden. Der siebenjährige Krieg machte den veralteten Privilegien völlig ein Ende, wie er überhaupt Leipzig die schwersten Wunden geschlagen hat. Die Nachwirkungen des dreissigjährigen Krieges, der der Stadt 1070000 Thaler kostete,[1]) vermochte sie durch geeignete Gegenmassregeln wieder wett zu machen. Im siebenjährigen Kriege[2]) dagegen musste Leipzig mindestens 12 Millionen Thaler Kontribution zahlen, an deren Last es bis ins 19. Jahrhundert hinein zu tragen hatte, da bei einer Einwohnerzahl von etwa 25000 Seelen auf den Kopf 1400 Mark Kriegskosten kamen. Ferner mussten die Bürger drückende Einquartierungslasten auf sich laden, ganz abgesehen davon, dass ihre Zahl während des Krieges um 4000 Seelen zurückging und dass sie einen Teil des Durchgangsverkehrs verloren, der friedlichere Gegenden aufsuchte und die einmal eingeschlagenen Wege beibehielt, namentlich dann, als Schlesien endgiltig preussisch geworden war. Freilich verfiel Leipzig dank der unverwüstlichen Natur seiner Messen keineswegs, ja es erhielt 1772 sogar ein ganz neues Element, indem lästige Zollplackereien die aus dem Osten kommenden, vorwaltend jüdischen Kaufleute bewogen, die Messen von Frankfurt a. O. fortan nicht mehr zu besuchen, sondern sich nach Leipzig zu wenden, wo sie bisher nur vereinzelt waren und gern aufgenommen wurden. Denn sie brachten den Löwenanteil des russisch-polnischen Handels mit, und die aus ihm erzielten Einnahmen liessen die ungeheuren Summen, die der siebenjährige Krieg gekostet hatte, der Stadt zehnfach wieder zurückfliessen. Ferner blieb Leipzig nach wie vor das Handelscentrum Innerdeutschlands, zumal es im gewerbthätigen Erzgebirge und Vogtland einen Rückhalt besass, den ihm kein Gegner nehmen konnte. Obendrein kamen die Leipziger immer mehr zu der heilsamen Überzeugung, dass Freiheit die wahre Seele des Handels sei. In diesem Sinne wussten sie sich eine von Abgaben möglichst befreite Elbe- und Saaleschiffahrt dienstbar zu machen, die sie vordem so hartnäckig bekämpft hatten.

---

[1]) Moser, a. a. O. S. 631—694.

[2]) Leonhardi, Geschichte u. s. w. S. 78, 297—306 — Kneschke, a. a. O. S. 6—14 — Moser, a. a. O. S. 729—735 — E. Kroker in Wustmann, Quellen I. (1889) S. 346—422. II. S. 369—502.

Die Zeit der Napoléonischen Herrschaft und des sächsisch-französischen Bündnisses brachte Leipzig abwechselnd Nutzen und Schaden. Einen empfindlichen Stoss dagegen versetzte ihm der Wiener Kongress, der dreifünftel Sachsens an Preussen gab und die preussische Zollgrenze an drei Stellen so nahe an Leipzig heranrückte, dass letzteres eine Grenzstadt gegen Preussen wurde und seinen Handel solange gefährdet sah, als Sachsen mit dem Nachbar auf gespanntem Fusse blieb und dem deutschen Zollverein nicht beitrat. Kaum war dies aber 1834 geschehen, als die Leipziger Messen einen ungeahnten Aufschwung nahmen und durch die bald darauf ihren Siegeslauf antretenden Eisenbahnen nachdrücklich gefördert wurden. Die wachsende Vervollkommnung der Verkehrsmittel hat zwar späterhin die Wichtigkeit der Messen für den Welthandel erheblich eingeschränkt und namentlich die Neujahrsmesse sehr beeinträchtigt.[1]) Gegen früher haben die Messen überhaupt ihren Charakter wesentlich verändert und eine mehr börsenmässige Gestalt angenommen, indem die Verkäufer meist mit Musterlagern ankommen und Bestellungen aufnehmen. Leipzig hat der veränderten Bedeutung der Messen und den neuerdings von Berlin ausgehenden Versuchen, den Messverkehr dorthin zu ziehen, in richtiger Erkenntnis Rechnung getragen.

Schon mehrere Wochen vor dem Beginn der Messe werden umfassende Vorbereitungen getroffen. In den Gassen und auf den Plätzen ersteht eine zweite Stadt, die Budenstadt, und auf den Eisenbahnen kommen lange Güterzüge an, deren endlose Wagenreihen die Bahnhöfe oft kaum zu fassen vermögen. Viele Leipziger wandern aus, ohne jedoch die Stadt zu verlassen, indem sie alle verfügbaren Zimmer den erwarteten Messfremden einräumen und sich einstweilen mit den bescheidensten Stübchen begnügen. Die Fremden stellen sich allmählich zahlreicher ein und werden von den Bahnzügen namentlich an Messsonntagen haufenweis ausgeschüttet. Die Häuser der inneren Stadt in der sogenannten Messlage verwandeln sich bis hoch hinauf in Verkaufsstände, selbst die Hausflure werden vermietet, und die Durchgänge oder Hauswände bedecken sich mit Plakaten und Firmenschildern. Die Geschäfte beginnen, wobei der Grosshandel meist schon in der Vorwoche beendet ist, ehe überhaupt die eigentliche Messe eingeläutet und damit amtlich eröffnet wurde. Nur der

[1]) Doch sind der Buch-, Glas-, Leder- und Rauchwarenhandel und andere Handelszweige Leipzig treu geblieben, da bei manchen Warengattungen persönliche Aussprache oder eigene Anschauung in hohem Grade wünschenswert ist. Das gilt vor allem vom Pelzhandel, für den Leipzig neben London und Nischni Novgorod ein Hauptstapelplatz ist, weil es das Zurichten und Färben der Felle für die ganze Welt besorgt.

Pelzwaren- und Kleinhandel halten die ganze Messe über an, und am Schlusse der Ostermesse findet die Buchhändlermesse statt. Da man aber nicht bloss kaufen und verkaufen will, so ist auch für Kurzweil bestens gesorgt, und zwischen den Buden bewegt sich bis spät in die Nacht hinein ein buntes Jahrmarktstreiben.

Die Flut der zuströmenden Waren und Fremden wächst bis zu einer gewissen Höhe, um dann langsam wieder zu sinken. Leerer und stiller wird es, wenn die Zahlwoche zu Ende geht. Die Buden verschwinden, die verscheuchten Leipziger kommen aus ihren Verstecken wieder hervor und nehmen ihre alten Wohnsitze ein. Bald zeigt die Stadt ihr gewöhnliches Alltagsaussehen, und jeder geht wie früher seinen Geschäften nach.[1])

So ist Leipzig der ständige Kaufladen für Sachsens und Thüringens Industrie und für viele ausländische Erzeugnisse, während es andrerseits ein weites Gebiet mit Rohstoffen und Halbfabrikaten versorgt und namentlich mit Nordamerika in reger Verbindung steht. Nach Hamburg und Berlin ist es der wichtigste deutsche Handelsplatz, im Postverkehr nimmt es, unmittelbar hinter der Reichshauptstadt folgend, die zweite Stelle ein.[2]) Aber Leipzig ist nicht allein eine Handelsstadt, obwohl der Handel den vierten Teil der Bevölkerung (108000 Seelen) ernährt; es ist wegen seiner bequemen Verbindungen mit dem Zwickauer Steinkohlengebiet, das die natürliche Grundlage seiner Gewerbethätigkeit bildet, auch der Sitz einer blühenden Grossindustrie, die sich seit der Gründung des Zollvereins namentlich in den Vororten nach den verschiedensten Richtungen hin mächtig entfaltet hat und wiederum als ein wirksamer Hebel auf Handel und Verkehr von Einfluss ist. 45 % der Bewohner Leipzigs und 57 % der in den umgebenden Ortschaften wohnenden Bevölkerung, insgesamt 216000 Menschen, leben von gewerblicher Thätigkeit, die sich vorwaltend auf chemische Industrieen, auf Maschinenfabrikation und das vielgestaltige Buchgewerbe (Buchdruck,

---

[1]) Tableau von Leipzig (1784) S. 96—99 — Neue Ansicht von Leipzig S. 84—88 — Stolle, a. a. O. S. 106 — B. Senff, Buntes Leipzig. Leipzig 1842/43 Heft I. S. 42, Heft 4. Seite 27—32 — Bechstein, a. a. O. S. 36 — Diezmann, a. a. O. S. 99—101, 107, 108 — Rommel, a. a. O. S. 68, 69 — Daniel, a. a. O. S. 476 — W. Dietlein, Deutsches Land und Volk. Leipzig 1877 S. 145—147,

[2]) 1897 betrug die Zahl der in Leipzig eingegangenen Briefsendungen 58 Millionen, der abgesandten 91 Millionen, der eingegangenen Packete 3 Millionen, der abgegangenen 5⅘ Millionen. Im Postanweisungsdienst belief sich der Bargeldumsatz auf 290 Millionen Mark. An Zeitungen wurden 18 Millionen Stück evrsandt, während 1,2 Millionen Telegramme zur Annahme und Ausgabe gelangten.

Buchbinderei, Schriftgiesserei, Papierfabrikation u. s. w.) erstreckt.[1])

III.

In demselben Masse aber als Leipzig an Reichtum und Macht gewann, hat sich in naturgemässer Wechselwirkung sein äusseres Bild verändert und verschönt. Aus dem Slavendörfchen wurde eine deutsche Kolonie, aus der Kolonie ein Landstädtchen, aus diesem eine Handels- und Universitätsstadt und daraus endlich eine Grossstadt.[2])

Rostartig eingerammte Pfähle und andere Pfahlbaureste beweisen im Verein mit Steingeräten, die bei Reudnitz und in der Hainstrasse ausgegraben wurden, dass schon in vorgeschichtlicher Zeit Pfahlbaubewohner in der weithin versumpften Niederung ein ärmliches Dasein fristeten. In den ersten christlichen Jahrhunderten lebten dann deutsche Stämme, vielleicht Hermunduren,[3]) in jenem Gebiet, die sich allmählich westwärts über die Elbe und Saale zurückzogen, worauf der slavische Nachschub der Völkerwanderung die verlassenen Sitze einnahm. Sonst ist nicht viel über Leipzigs älteste

---

[1]) Lungwitz, a. a. O. S. 14 — Sach, a. a. O. S. 406 — P. Hirschfeld, Leipzigs Grossindustrie und Grosshandel in ihrer Kulturbedeutung. Leipzig 1887 — Penck, a. a. O. S. 446, 452—454 — Gensel, a. a. O. S. 53 — Daniel, a. a. O. S. 472—479 — Kleinpaul, a. a. O. S. V, X—XIV — Lehmann, a. a. O. S. 293.

[2]) Den nachfolgenden Betrachtungen liegen zu Grunde die bereits erwähnten Werke und Abhandlungen von Iccander; J. G. Schulz; D. Prasch; Tableau von Leipzig; Geschichte und Beschreibung von Leipzig; Neue Ansicht von Leipzig; Leonhardi, Geschichte und Beschreibung; Leonhardi, Neue Beschreibung; Leipzig, ein Handbuch; Gretschel; Stolle; *r; Ramshorn; Bechstein; Leipzig in seiner Vergangenheit und Gegenwart; Diezmann; Bornemann; Kneschke; Rommel; Wuttke; Hingst; Mothes; Hasse, Die Stadt Leipzig; Moser; Lungwitz; Sach; Leipzig und seine Bauten; Wustmann, Aus Leipzigs Vergangenheit; Wustmann, Quellen. Ferner: G. Wustmann, Der Leipziger Baumeister Hieronymus Lotter. Gymnasialprogramm, Leipzig 1875 — G. Wustmann, Nachlese zu dem Leben des Leipziger Baumeisters Hieronymus Lotter. Schriften des Vereins für Geschichte Leipzigs II. (1878) S. 45—61 — G. Wustmann, Leipzig durch drei Jahrhunderte. Leipzig 1890 — G. Wustmann, Bilderbuch aus der Geschichte der Stadt Leipzig. Leipzig 1897 — Romantische Gemälde von Leipzig. 24 Bilder von K. B. Schwarz. Leipzig 1804 — J. Ch. Dolz, Versuch einer Geschichte Leipzigs. Leipzig 1818 (enthält reichliche Litteraturnachweise) — Leipzig und seine Umgebungen. Leipzig 1828 — G. C. Claudius, Leipzig, ein Handbuch. Leipzig 1792 — K. Grosse, Chronik der Stadt Leipzig. Leipzig 1839 — E. Sparfeld, Chronik von Leipzig. Leipzig 1848—E. Hasse, Statistische Wanderungen durch Leipzig. Leipzig 1876 — Leipzig und seine Universität vor 100 Jahren. Aus den gleichzeitigen Aufzeichnungen eines Leipziger Studenten. Leipzig 1879.

[3]) Bei Markranstädt wurde ein Gerippe nebst verschiedenen Geräten, darunter eine Vase römischer Arbeit und zwei Schalen mit eingeritzten griechischen Inschriften, blossgelegt. Da die Hermunduren mit den Römern Handel trieben, erklären sich diese Funde. Ferner deckte man bei Gross-Dalzig ein Grab mit einem aufrecht sitzenden Skelett auf, was für einen nichtslavischen Stamm spricht, indem die später hier ansässigen Wenden ihre Toten zu verbrennen pflegten. (Moser, a. a. O. S. 5, 6.)

Vergangenheit bekannt; doch steht fest, dass die Stadt viel jünger ist als Halle, das wahrscheinlich eine uralte keltische Niederlassung aus vorchristlicher und vorgermanischer Zeit darstellt. Andreas Goldmayr, ein Nürnberger Dichter des 16. Jahrhunderts, will zwar aus astrologischen Berechnungen nachgewiesen haben, dass Leipzig 41 Minuten nach 1 Uhr am Sonntag Vormittag, den 16. April des Jahres 551 gegründet sei. Doch thut man gut, sich mit weniger genauen Angaben zu begnügen und zu sagen, dass Leipzig der Überlieferung zufolge ein armseliges Fischerdorf war, das wendisch-sorbische Slaven in den Anfangsjahrhunderten des Mittelalters am Zusammenflusse der Pleisse und Parthe anlegten, wo sie inmitten der Moräste und Wälder willkommenen Schutz und ergiebigen Fischfang fanden. Der Name jenes Dorfes geht jedenfalls auf die Grundform Lipz, von lipa Linde, zurück. Leipzig heisst somit Lindenplatz oder Lindicht und bedeutet dasselbe wie die böhmische Stadt Leipa.[1]) Die Linde scheint in der ganzen Umgebung sehr häufig gewesen zu sein; das lassen wenigstens die mit dem Worte Linden beginnenden Dörfer vermuten, z. B. Lindenau, Lindennaundorf, Lindenthal, Lindenhain, Lindhardt. Von der Form Lipz gab es wohl zwanzig verschiedene Schreibarten, die unsicher hin- und herschwankten, bis sich nach der Reformation die jetzige Schreibweise einbürgerte. Ausser Leipzig waren noch viele andere Wendendörfer in der Ebene zerstreut, z. B. Stötteritz und Connewitz (Holzplatz), bei denen man slavische Urnenlager und Begräbnisplätze aufgedeckt hat, Zschocher (Hinter dem Berge), Gautzsch, Eutritzsch, Reudnitz, Gohlis, Leutzsch, Neutzsch u. s. w. Auch der Name des kleinen Rietschkebaches (von rijeka Fluss) ist slavischen Ursprunges.

In den langen erbitterten Kämpfen, die zwischen den wiedervordringenden Deutschen und den sich kräftig wehrenden Slaven entbrannten, wurde Leipzig von ersteren befestigt und vom König Heinrich dem Vogelsteller zum Schutze des umgebenden Landes und der neu angesiedelten deutschen Kolonisten mit einer Burg, der alten Burg,[2]) versehen. Trotzdem die Slaven mit eiserner Faust niedergehalten und geknechtet wurden, bestand das alte wendische Fischerdorf noch lange neben der jungen deutschen Kolonie, und wendische Sprache und Sitte blieben bis zum Jahre 1327 bestehen, wo das Deutschtum

[1]) Ob der von Ptolemäus erwähnte, seiner Lage nach aber nicht näher bestimmte germanische Ort Lupfurdum auf Leipzig zu beziehen sei, muss sehr dahingestellt bleiben. Andere meinen, dass der Name Leipzig mit Lippe oder Luppe zusammenhängt und dass die Linde erst später in unser Gebiet verpflanzt wurde.

[2]) Sie lag am Eingange der heutigen Pfaffendorfer Strasse, unweit des alten Theaters.

soweit erstarkt war, dass die slavische Sprache abgeschafft und ihr Gebrauch vor Gericht streng verboten wurde. Die slavische Siedelung ging dann allmählich im deutschen Orte auf.

Unter dem Schutze der alten Burg breitete sich Leipzig rasch aus, sodass es 1015 zum ersten Male sicher als Stadt erwähnt und urbs genannt wird. Es muss also schon ein ansehnlicher Platz gewesen sein, zwar keine Stadt, keine urbs im modernen Sinne, wohl aber ein mit Wall und Graben befestigter Ort,[1]) der nach mannigfachen Wechselfällen 1134 durch Erteilung einer Verfassung zur Stadt erhoben wurde. Bei einem Aufstande ward die alte Burg zerstört, aber an ihrer Stelle entstanden im Einklange mit der damaligen Dreiecksgestalt Leipzigs drei andere kleine Zwingburgen, durch die Dietrich der Bedrängte die widerspenstige Bürgerschaft vorübergehend im Zaume hielt.[2])

Wenn auch die Einwohner regen Salzhandel trieben (vergl. S. 33). so verdienten sie sich ihren Unterhalt vorzugsweise als Ackerbürger. Man rodete den Urwald ab, um den fruchtbaren Boden dem Feldbau dienstbar zu machen, und das Leben war so billig, dass, allerdings unter Berücksichtigung des früher höheren Geldwertes, eine Mandel Eier oder 8 Heringe 1 Pfennig, ein Huhn 2 Pfennige und ein Scheffel Korn 22 Pfennige kosteten. Erklärlicherweise trug auch die Stadt ein durchaus landwirtschaftliches Gepräge. Die Nikolaikirche, die samt ihrer nächsten Umgebung den alten Stadtkern ausmachte, war von stattlichen Gehöften umrahmt, auf dem Boden der heutigen Universität standen einige ländliche Vorwerke, und in den Nebengassen wohnten die Handwerker in kleinen Miethäusern. Die nach dem Brühl zu gelegene Fläche trug noch dichten Wald, der Brühl selbst war ein Sumpf.

Als der Handel im 14. Jahrhundert eine Stätte in Leipzig zu finden begann, wurde der Ort immer mehr erweitert, namentlich nach dem Morastgrunde des Brühls hin, worauf die Stadt statt ihrer bisherigen Dreiecksgestalt einen mehr viereckigen Umriss annahm und mit starken Festungswerken, Wällen, vorspringenden Basteien und breiten tiefen Gräben umgeben ward. Die von Türmen flankierte Mauer sperrte die eigentliche oder innere Stadt von ihren Vorstädten ab, aber es dauerte noch

---

[1]) Er besass als ältestes Leipziger Gotteshaus die Nikolaikirche. Die von schottischen Mönchen schon früh auf dem jetzigen Naundörfchen, der alten Schottengasse, errichtete St. Jakobskapelle oder Schottenkirche ist wieder verschwunden.

[2]) Sie lagen am Grimmaischen Thore, in der Gegend der Matthäikirche und unweit der Pleissenburg, doch hat sich nur die letztere unter wiederholten Ortsveränderungen und Umbauten bis 1897 erhalten. An Stelle der beiden anderen entstanden späterhin das Paulinum und die Matthäikirche.

lange, ehe Leipzigs ländlicher Charakter gänzlich verwischt wurde. Selbst zu einer Zeit, in der Handel und Gewerbe bereits in Blüte standen, waren viele reiche Leute Landwirte und Handelsherren zugleich, und die bekannten Leipziger Höfe waren noch im 15. Jahrhundert geräumige, mit Wohnhäusern, Scheunen, Ställen, anschliessenden Feldern und Nutzgärten versehene Mittelpunkte landwirtschaftlicher Thätigkeit.

Nachdem die Reformation trotz vielfacher Schwierigkeiten und Verfolgungen auch in Leipzig Fuss gefasst hatte, wurden die früheren Ordensklöster in städtische Gebäude umgewandelt. Ferner liess Herzog Moritz die Pleissenburg in stattlicher Pracht an ihrer bis vor kurzem innegehabten Stelle neu aufbauen. Die Arbeiten leitete der aus Nürnberg stammende Bürgermeister Hieronymus Lotter, der zugleich einer der tüchtigsten Bauherren seiner Zeit war und die ihm anvertraute Stadt mit zum Teil noch jetzt vorhandenen, eng mit seinem Namen verbundenen Bauwerken schmückte. Ihm verdankt man vor allem den Bau des Rathauses.[1])

Im übrigen machte die Stadt mit ihren Vorstädten bis ins 19. Jahrhundert hinein einen Eindruck, der ihrem berühmten Namen wenig entsprach. Die niedrigen Häuser, deren nach vorn gerückte Giebel mancherlei Verzierungen und plumpe Schnörkel trugen, waren vielfach aus Holz erbaut und mit Schindeln gedeckt und glichen in den Vorstädten geradezu armseligen Hütten. Neben dem besten Hause und in der besten Strasse standen unansehnliche Hüttchen, sodass der Mischmasch grosser und kleiner, stattlicher und unscheinbarer Baulichkeiten ein bunt zusammengewürfeltes Strassenbild gewährte. Der Grund liegt darin, dass Leipzig in jedem Jahrhundert unter schweren Kriegsnöten zu leiden hatte und deshalb mit seinen Mitteln möglichst sparsam und haushälterisch umgehen musste. Alle älteren öffentlichen Gebäude spiegeln diese Zwangslage unverkennbar wider, und wenn auch einzelne kunstsinnige Bürger auf ihre Kosten eine Anzahl mehr oder minder gefälliger Gebäude aufführen liessen, so konnte sich die „fürnehm Lindenstadt“ an künstlerischem Schmucke nie mit der gediegenen Pracht der süddeutschen Handelsstädte oder dem vornehmen Luxus der kleinen Residenzen messen.[2])

Schon früh bürgerte sich in Leipzig die geschlossene enge

---

[1]) Die Gewölbe des Rathauses lagen damals in gleichem Niveau mit dem Markte, während Stufen zum mittleren Durchgange führten. Späterhin wurde der Boden durch Aufschüttungen so erhöht, dass man jetzt in die Läden hinabsteigen muss, während der Durchgang in gleicher Höhe mit dem Markte liegt. Vergl. Reppin, a. a. O.

[2]) Zwei interessante Stadtbeschreibungen Leipzigs aus dem 16. Jahrhundert veröffentlicht G. Wustmann, Quellen I, S. 3—34.

Bauweise ein und gab zur Entstehung von Höfen, Durchhäusern und Durchgängen Anlass, die wohl in keiner Stadt so eigenartig ausgebildet sind wie hier. Einmal war die Messvermietung eine Haupteinnahmequelle für die Bevölkerung, dann wurde das verfügbare Bauareal durch die sumpfige Umgebung, das Überschwemmungsgebiet der Flüsse, den Kranz der Vorstädte und die Umwallung beschränkt. Um den Raum möglichst auszunutzen, war man daher bestrebt, bei geringer Strassenbreite möglichst tiefe Grundstücke zu errichten, die gleichzeitig die Anlage von Verkaufsständen gestatteten und als Strassen für den Durchgangsverkehr freigegeben waren. So entstanden die oft genannten Leipziger Höfe, die mit ihren ungeheuer erscheinenden Gebäuden und den schmalen hochumbauten Durchgängen einen tiefen Eindruck auf den jungen Goethe machten, sodass er sie mit kleinen Burgen und Halbstädten verglich. Unter ihnen, die bald die Glanz- und Sammelpunkte des Messverkehrs wurden, stand Auerbachs Hof obenan. Er wurde als Leipzig in Leipzig, als Leipzigs Herz oder als Klein-Leipzig gefeiert, alle kostbaren Luxus- und Modewaren strömten in ihm zusammen, und in ihm erging sich, wie auf den Promenaden, zu bestimmten Tagesstunden die vornehme Welt.

Ein Ereignis, das durch eine silberne Erinnerungsmünze verewigt wurde, war die Einführung der Strassenbeleuchtung. Am Weihnachtsabend des Jahres 1701 brannten zum ersten Male 700 Laternen mit Öllämpchen, die auf schwarzen Pfählen, an den Hauswänden oder an Ketten über den Strassen angebracht waren. Die Ölbeleuchtung blieb in vollem Umfange bis 1838 bestehen, worauf die in der städtischen Sandgrube vor dem Halleschen Thore erbaute Gasanstalt die Gasversorgung übernahm.

Immer mehr war man auch auf die Verschönerung der Stadt bedacht. Die kriegerischen Ereignisse hatten gelehrt, dass die Befestigungen ihren Zweck nicht mehr erfüllten, und es wurde deshalb beschlossen, die wertlosen Hindernisse nach und nach zu beseitigen und sie gemeinnützigen Interessen dienstbar zu machen. Die Bemühungen, Leipzig ein heiteres Aussehen zu geben, begannen vor allem nach dem siebenjährigen Kriege, und mit ihnen ist der Name des Bürgermeisters Dr. Karl Wilhelm Müller eng verbunden, der als Förderer alles Guten und Schönen eine segensreiche Verwaltungsthätigkeit entfaltet hat.[1]) Er erneuerte in Leipzig das kirchliche Leben und führte eine tiefgreifende Verbesserung der arg vernachlässigten Schulverhältnisse durch; sein Hauptwerk

[1]) Müllers einfaches Denkmal steht in den Parkanlagen gegenüber dem Magdeburger Bahnhofe.

aber, das eine völlige Veränderung des Stadtbildes zur Folge hatte, waren die Leipziger Promenaden.

Allerdings führten um das Weichbild der Stadt schon im 17. Jahrhundert Alleen, die mit Weiden, Linden und Maulbeerbäumen [1]) bepflanzt waren. Doch konnte man sie nicht gerade schön nennen, und die fleissig um die Thore wandernden Bürger hatten unter dem Staube und den aus dem fauligen Wasser des versumpften Festungsgrabens aufsteigenden Gerüchen mancherlei zu leiden. Bei seinen Neuerungen liess Dr. Müller die festen Basteien noch bestehen. Dagegen wurden sämtliche Schanzen abgetragen, und das gewonnene Erdreich diente zur Ausfüllung der übelriechenden Gräben. In dem Raume zwischen der innern und äussern Festungsmauer, dem sogenannten Zwinger, entstanden Häuser, Gärten und Strassen. Nur an einer Stelle, am Schwanenteiche, wurde der alte Wallgraben offen gelassen, sonst wurde er überall zugeschüttet und mit Alleen, Anlagen und Gärten bedeckt. Das belebteste, aber auch staubigste und wenigst angenehme Stück war die Strecke zwischen der Thomas- und Barfüsserpforte, auf die sich die vornehme Welt Jahrzehnte lang beschränkte. Von dem bunten Leben und Treiben, das sich hier zu bestimmten Zeiten entfaltete, schrieb der Student Goethe in sarkastischer Weise: „Da bin ich nun in Leipzig, ist mir sonderbar worden beim Nähern und kann nicht sagen, wie sich mein Erdgeruch und Erdgefühl gegen die schwarz-, grau-, steifröckige, krummbeinige, perrückenbeklebte, degenschwänzliche Magisters, gegen die feiertagsberockte, altmodische, schlanklige, vieldünkelige Studentenbuben, gegen die zankende, krieselnde, schnäbelnde und schwämelnde Mägdlein und gegen die strotzliche, schwänzliche und finzliche Jungemägde ausnimmt, welcher Greuel mir alle heut um die Thore entgegnet sind.“ Beim Promenieren konnte man auch leicht erfahren, welche Dame französisch sprach, da diese Sprache sehr laut gesprochen zu werden pflegte, während man deutsch, weil es nichts Seltenes war, heimlich redete.

Mit dem zunehmenden Wohlstande hatte nämlich das französische Wesen auch in Leipzig seinen Einzug gehalten, das, angesteckt durch den in Deutschland herrschenden Geist, immer mehr darnach trachtete, ein „Klein-Paris“ zu werden.

---

[1]) Die Maulbeerbäume wurden 1670 vom Kaufmann Daniel Kraft in Leipzig eingebürgert, der auch die erste Seidenmanufaktur errichtete und die Rohseide durch Seidenraupenzucht selbst gewinnen wollte. Die Bäume erhielten sich auf den Promenaden und in den grossen Plantagen zwischen dem Grimmaischen und Petersthore über 100 Jahre und fielen so sehr ins Auge, dass Goethe Leipzig geradezu eine Maulbeerbaumstadt nannte. In dem strengen Winter des Jahres 1780 erfroren indess die Maulbeerbäume, und ihre Anpflanzung wurde seitdem aufgegeben.

Hohle Vornehmthuerei, Kastengeist, Geldstolz, Eigendünkel, übertriebener Hang zu Luxus und Pracht rissen unter den verschiedenen Ständen ein, unter denen das Geld dem Handelsstande die bevorzugteste Stellung einräumte. Das war die Blütezeit der Schmähschriftenlitteratur, die vornehmlich in den 80er Jahren des 18. Jahrhunderts üppig wucherte. Leipzig erhielt den wenig schmeichelhaften Beinamen eines Paradieses der Thoren und hohlen Köpfe, und die Leipziger Zustände wurden mit beissendem Spott gegeisselt.[1])

Das Gegenstück zu den öffentlichen Promenaden bildeten die zahlreichen weitläuftigen Gärten, die wie ein Kranz die Stadt umgaben und von den Bürgern mit grossem Eifer und Geldaufwand gepflegt wurden. Ursprünglich hatten sich wohlhabende Familien vor den Festungsmauern kleine Nutz- oder Ziergärten mit einfachen Häuschen angelegt. Als aber die Gartenkunst einen sichtlichen Aufschwung nahm, entstanden jene sehr verschiedenartigen Anlagen, die als eine vielgerühmte Zierde der Stadt in den damaligen Adressbüchern und Reiseführern unter die hervorragendsten Sehenswürdigkeiten gerechnet wurden und Leipzig in den beneidenswerten Ruf brachten, eine der grössten deutschen Gartenstädte zu sein.[2])

[1]) Derartige Schmähschriften über Leipzig sind z. B. das Tableau von Leipzig (1784), Leipzig im Profil (1799) und vor allem Detlev Praschens Vertraute Briefe über den politischen und moralischen Zustand von Leipzig (1787). Das Buch dieses Verfassers, dessen richtiger Name Degenhard Pott lautete, wurde konfisziert und noch in demselben Jahre von einem Anonymus (Beilage zu Praschens Vertrauten Briefen) scharf widerlegt. Doch hat man ihm nur sehr starke Übertreibungen, keine thatsächlichen Unwahrheiten nachweisen können, sodass das Buch eine immerhin wichtige Quelle zur Sittengeschichte darstellt. Vergl. G. Wustmann, Cramers Ode auf Leipzig. Schriften des Vereins für Geschichte Leipzigs II. (1878) S. 167 — G. Wustmann, Aus Leipzigs Vergangenheit S. 236—249, 381—383.

[2]) Am meisten bewundert und verherrlicht wurde Reichels Garten, der die Gestalt eines ausgebreiteten Fächers besass und füglich als eine kleine Vorstadt gelten konnte. Die Dorotheenstrasse führt jetzt mitten durch sein ehemaliges Gebiet, an das unmittelbar der nicht minder gefeierte Klein-Bosische Garten anstiess, der heute von der Promenadenstrasse durchschnitten wird. Der Gross-Bosische Garten nahm den weiten Raum zwischen dem Grimmaischen Thore und dem Johannisthal ein. Letzteres war ursprünglich eine bis zum Rossplatz reichende Sandgrube, die später aufgelassen und, soweit sie nicht in den Bebauungsplan fiel, mit mehreren Hunderten kleiner Gärtchen ausgefüllt wurde. Erwähnenswert ist ferner Löhrs Garten, den der gleichnamige Besitzer aus einem Morast herstellen liess, um seinen durch den siebenjährigen Krieg verarmten Mitbürgern Gelegenheit zum Verdienst zu geben. Bekannt und als Gemüselieferanten wichtig waren endlich die Kohlgärten im Gebiete von Reudnitz und Volkmarsdorf. Der Nachbarort Stötteritz trieb bis in die vierziger Jahre hinein ausgedehnten Tabaksbau, und an der Stelle des heutigen Napoléonsteins stand die in der Völkerschlacht abgebrannte Quandt'sche Tabaksmühle.

Eine wertvolle und willkommene Ergänzung fanden die Promenaden und Gärten im Rosenthal, einer mit dichter Eichenholzung bedeckten Aue, die lange Zeit ein blosser Nutz- und Wirtschaftswald war und erst verhältnismässig spät in einen anmutigen Park verwandelt wurde.

Leider riss seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts eine traurige Verwahrlosung der Leipziger Gärten ein, und späterhin schmolzen sie mit der wachsenden Bauthätigkeit als ein Opfer der Spekulation rasch zusammen, um immer neuen Häuserreihen Platz zu machen. Heute sind sie bis auf das Johannisthal und einige andere Reste verschwunden, und mit ihnen ist ein gutes Stück Leipziger Poesie dahingegangen.[1])

Die lustig grünenden Gärten sollten den Leipzigern nicht bloss die ihrer Heimat fehlenden Naturschönheiten ersetzen, sie sollten ihnen auch Abwechselung gewähren für die Eintönigkeit der dumpfigen inneren Stadt, die noch immer ein nichts weniger als ansprechendes Gepräge trug. Die mit Kieselsteinen gepflasterten Strassen und Gässchen hatten keine Bürgersteige, sondern in der Mitte der Fahrbahn lief eine Reihe grösserer Kiesel, die bei schlechtem Wetter mit Vorliebe als Fusssteig benutzt wurden. Selbst in den belebtesten Strassen, in denen nachts trübselig die spärlich angezündeten Öllampen brannten, gab es nicht allzuviele Läden oder Gewölbe, deren breiter, zweigeteilter Thorbogen als Eingang und Schaufenster diente. Vier breitere Thore und mehrere schmale, nur für Fussgänger bestimmte Pförtchen führten durch die Umwallung in die enge Stadt, während die umfangreicheren Vorstädte durch 12 Thore zugänglich waren, von denen die wichtigsten den Hauptthoren der inneren Stadt entsprachen.

Nachdem mit dem Fortschritte der Zeit seit 1824 die lästige Einrichtung der Thorsperre[2]) und die hemmenden Umwallungen beseitigt wurden und die Stadt somit ihre Fesseln gesprengt hatte, begann sich die Bauthätigkeit allerorts zu regen. Denn längst war die innere Stadt zu eng geworden, und ebenso wiesen die neuen Verhältnisse gebieterisch auf eine Ausdehnung der Vorstädte hin, denen die Thorsperre die Wohlthat eines ungehinderten gemeinsamen Verkehrs mit der abgeschlossenen Altstadt bisher versagt hatte. Aller Verkehr drängte sich vielmehr innerhalb der Umwallung zusammen, sodass die bis zum dreissigjährigen Kriege wiederholt eingeäscherten Vorstädte unbedeutende Dörfer blieben und einen vorwaltend ländlichen Anstrich trugen. Jetzt breitete sich ganz

---

[1]) Die Querstrasse, heute eine unserer nüchternsten Strassen, gehörte noch in den zwanziger Jahren zu den freundlichsten Strassen, da fast jedes Haus in einem Garten lag.

[2]) Wegen der vielen Umständlichkeiten und Verkehrserschwerungen, mit denen die Thorsperre verknüpft war, erfreute sie sich keiner sonderlichen Beliebtheit. Trotzdem liess sich der Rath erst 1824 zur Aufhebung der veralteten Einrichtung herbei, worauf die zwecklos gewordenen Thore und Pförtchen erst freundlichen Eingängen, dann öffentlichen Anlagen und freien Plätzen weichen mussten.

Leipzig nach allen Seiten hin mächtig aus, wobei sich wegen des Handels zunächst die grossen Landstrassen mit Häusern bedeckten. Bei diesem strahlenförmigen Auswachsen kamen besonders die Gerberstrasse an der grossen Handelslinie nach dem Norden, der Grimmaische Steinweg an der Strasse nach Dresden und dem Osten, der Petersteinweg an der Handelsstrasse nach Süden und der Ranstädter Steinweg an der wichtigen Heerstrasse nach Thüringen und Frankfurt a. M. zur Geltung. Sie bildeten gleichsam das Knochengerüst für die spätere Entwickelung der Vorstädte, weil die meisten Fuhrleute und Landwirte in den Vorstädten abstiegen und dadurch längs der Hauptverkehrsadern die Entstehung von Gasthöfen, sowie die Ansiedelung von Fleischern, Bäckern, Schmieden und andern Handwerkern veranlassten.[1])

So war bereits eine tiefgreifende Umgestaltung der örtlichen Verhältnisse angebahnt, als der Beginn des Eisenbahnbaues einen neuen, über alle Erwartungen folgenreichen Aufschwung herbeiführte. Gewerbefreiheit, Eisenbahnen und die durch letztere überhaupt erst praktisch mögliche Freizügigkeit haben die Städteentwickelung mächtig gefördert und das überraschend schnelle Aufblühen der Grossstädte verursacht, weil sie die Bevölkerung beweglicher machten und in den Mittelpunkten des Verkehrs zusammenströmen liessen, die zugleich die Hauptsitze einer sich rasch entfaltenden Grossindustrie wurden.

Leipzig ist heute ein zwölfstrahliger Eisenbahnstern, nachdem der Unternehmungsgeist eines Harkort, Tenner und List 1839 als eine der ersten deutschen Bahnen die Leipzig-Dresdener Eisenbahn ins Leben gerufen hatte. Diese Strahlen schliessen sich eng an die alten Handelsstrassen an, und die geographischen Voraussetzungen, die einst in Gemeinschaft mit dem Gang der Geschichte aus Leipzig einen hervorragenden Strassenknoten machten, haben somit auch die Ausgestaltung seines Bahnnetzes sichtlich beeinflusst. Beispielsweise folgt die Thüringer Bahn der alten Strasse nach Frankfurt, die Linie über Gera und Probstzella einerseits, über Altenburg und Hof andrerseits den alten Nürnberger Strassen, und ebenso fallen die beiden Hauptstrassen nach Dresden, sowie die ehemaligen Handelswege nach Berlin, Magdeburg u. s. w. mit Hauptbahnen zusammen.[2])

---

[1]) Hasse, Statistische Wanderungen S. 6 — Hasse, Leipzig S. 23.

[2]) Bechstein, a. a. O. S. 39, 40 — Kirchhoff, a. a. O. S. 99 — Sach, a. a. O. S. 401 — Wichel, in: Leipzig und seine Bauten S. 612 — Das Zusammenfallen der alten Handelswege und der heutigen Eisenbahnen zeigt deutlich die Verkehrskarte von Sachsen bei Buschick, a. a. O.

Mit dem Bahnbau bricht für Leipzig eine völlig neue Zeit an, die schliesslich zur Entstehung der heutigen Grossstadt führte. Vor allem nahm die Bauthätigkeit einen ganz andern Charakter an, indem sich ihr Schwerpunkt von den Landstrassen, die ihre alte Bedeutung verloren, in den verkehrsspendenden Bereich der Bahnhöfe an der inneren Peripherie der Stadt verschob. Zunächst wurden die Zwischenräume zwischen den radial ausstrahlenden Hauptstrassen durch konzentrisch verlaufende Strassengürtel ausgefüllt, und als das Areal nicht mehr zulangte, suchte man durch umfassende Flussregulierungen und Trockenlegungsarbeiten für die zusehends anwachsenden Vorstädte Raum zu gewinnen.[1]) Da der morastige Untergrund und die Spekulation den Hausbau nicht unerheblich verteuerten, so nutzte man das Gelände nach Kräften aus. Daher die endlosen Reihen der vierstöckigen Mietskasernen, die den ländlichen Anstrich der Vororte grösstenteils verwischten und sie in das nüchterne Gewand der pilzartig emporschiessenden modernen Grossstädte kleideten, zumal auch die Fabrikthätigkeit dort ihre Hauptarbeitsstätte aufgeschlagen hat.

Am gewaltigsten ist wohl der Aufschwung von Plagwitz gewesen. Seitdem ein um Leipzigs Wohl hochverdienter Mitbürger, Dr. Karl Heine, die Einbeziehung des Ortes in die Thüringer Bahn durchsetzte und zur Erleichterung der Zu- und Abfuhr den Anschluss der dort entstehenden Fabriken an den Plagwitzer Bahnhof erwirkte, verwandelte sich das bescheidene Dörfchen, das 1834 erst 187 Einwohner zählte, in eine schornsteinübersäete Fabrikstadt mit einer Bevölkerung von 16000 Seelen (1895).

Die grossen Nachteile, die eine zu ausgebreitete Industrie und noch mehr das dichtgedrängte Zusammenwohnen vieler Menschen in moralischer und gesundheitlicher Beziehung im Gefolge zu haben pflegen, sind nicht ausgeblieben. Die Mietskasernen vergiften mit ihren engen Höfen die Luft so sehr und manche Berufe sind mit solchen Beschwerden verbunden, dass in Leipzig die Todesfälle durch Erkrankung der Atmungsorgane, neben denen Lungenschwindsucht, Magen- und Darmkatarrhe die verheerendsten Krankheiten sind, einen ausserordentlich hohen Prozentsatz ausmachen und mit zu den höchsten in ganz Deutschland erreichten Zahlen gehören.[2]) Man sucht daher neuerdings dem Überhandnehmen der Miets-

[1]) Hasse, Statistische Wanderungen S. 7, 8 — Hasse, Leipzig S. 24, 25.

[2]) Kuntze, a. a. O. S. 26 — Hasse, Leipzig S. 202 — Verwaltungsbericht der Stadt Leipzig für das Jahr 1895. Leipzig 1897, S. 863 — Im Jahre 1895 starben in Leipzig an Lungenschwindsucht 1000, an Lungenentzündung und anderen Krankheiten der Atmungsorgane 937, an Magen- und Darmkatarrh 2705 Menschen.

kasernen und Hinterhäuser durch baupolizeiliche Gegenmassregeln vorzubeugen.

Andrerseits fehlt es aber auch nicht an freundlicheren Bildern. An das Westviertel, das seine Gründung ebenfalls dem Gemeinsinn Dr. Karl Heines verdankt, lehnt sich auf trocken gelegtem, einst mit wassererfüllten Lehmgruben (Schimmels Teich) durchsetztem Sumpfboden das erst in den letzten Jahrzehnten emporgewachsene Südwest- oder Konzertviertel, das reich an prächtigen öffentlichen Gebäuden und künstlerischen Privathäusern ist. Überhaupt hat sich, gefördert durch einsichtsvolle Behörden, das Aussehen Leipzigs sehr zu seinem Vorteil verändert, und aus dem schlichten, unansehnlichen Orte ist eine vornehme Weltstadt geworden, die sich schon aus der Ferne durch ein Heer von Fabrikschloten und durch den über ihr lastenden dunkelgrauen Dunstkreis bemerkbar macht. Sie zerfällt zunächst in den alten und altertümlichen Kern der inneren Stadt, der zugleich der Sitz des Handels ist. Um ihn reihen sich die ungleich volkreicheren inneren und äusseren Vorstädte als Wohnplätze der handeltreibenden Bevölkerung, während der weitere Ring der seit 1889 einverleibten stadtartigen Vororte das Hauptgebiet der Fabrik- und Gewerbethätigkeit ist. Zu diesen Bevölkerungscentren, die Leipzig wie zwei grosse Gürtel umgeben, kommen endlich noch zahlreiche Siedelungen an der äussersten Stadtgrenze (Aussendörfer), die durch wirtschaftliche Interessen unmittelbar mit Leipzig verbunden sind. Jeden Morgen sieht man Scharen von Menschen aus den Vororten nach Leipzig strömen, und allabendlich fluten diese Massen, die sich nur während der Arbeitszeit in der Stadt aufhalten, wieder an die Peripherie zurück.[1])

Diese Thatsachen leiten uns zum Schlusse hinüber zur Einwohnerzahl unserer Pleissenstadt. Im Verhältnis zu seiner Bedeutung und seinem Weltrufe als Messplatz hatte Leipzig bis ins 19. Jahrhundert hinein eine recht bescheidene Einwohnerzahl, sodass man es bezeichnenderweise die kleine Stadt mit dem grossen Rufe nannte.[2]) Lange stand es hinter der reichen Bergwerksstadt Freiberg zurück. Denn langwierige Kriegsstürme, Seuchen und Unglücksfälle aller Art, die zwar die fortschreitende Entwickelung Leipzigs nicht aufzuhalten vermochten, räumten so unter seiner Bevölkerung auf, dass in dem 220jährigen Zeitraume von 1600—1820 der Überschuss der Todesfälle über die Geburten insgesamt 52000 Seelen ausmachte. Bloss in wenigen Jahren war ein geringes Uberwiegen

[1]) Sach, a. a. O. S. 407 — Penck, a. a. O. S. 452—454 — O. Richter, Das Deutsche Reich. Leipzig 1891, S. 467.

[2]) Leipzig, ein Handbuch S. 5 — Diezmann, a. a. O. S. V.

der Geburten zu verzeichnen. Im übrigen war es lediglich die Zuwanderung, die jene Lücken wieder ausfüllte und eine freilich unerhebliche Vermehrung zur Folge hatte. Am Ende des 16. Jahrhunderts schätzte man Leipzigs Einwohnerzahl auf 14—1500 Seelen,[1]) 1676 betrug sie 20000, beim Eintritt ins 19. Jahrhundert 32000 Köpfe. Erst seit 1828 begann sich ein jährlich zunehmender Geburtenüberschuss bemerkbar zu machen, und späterhin brachte der durch die Eisenbahnen hervorgerufene Aufschwung im Handel und Gewerbe solche Förderung, dass Leipzig 1864 85000 Einwohner besass. 1870 trat es endlich mit mehr als 100000 Einwohnern in die Reihe der Grossstädte ein, die erfahrungsgemäss die Bewohner eines weiten Umkreises wie mit magnetischer Kraft an sich ziehen und dadurch das Land entvölkern, um es in grösserer Nähe mit ihren Arbeitermengen wieder zu bevölkern. So auch Leipzig, dessen nach dem letzten Kriege mächtig aufgeblühte Grossindustrie Geschäftsleute und Arbeiter in solchen Massen anlockte, dass in keiner Stadt die Zahl der nicht am Orte und namentlich nicht im Heimatsstaate Geborenen einen so beträchtlichen Bevölkerungsanteil ausmacht wie hier.[2]) Namentlich die aus stillen Ackerbaudörfern in rege Industrieorte umgewandelten Vororte wurden ein hochbedeutsamer Arbeitsmarkt für weite Landbezirke, die ihre überschüssigen Kräfte dorthin sandten. Da war es kein Wunder, dass 1890, nach Einverleibung der Vororte, die Einwohnerschaft Gross-Leipzigs auf 357000 Seelen angewachsen war und heute die Zahl von 422000 überschritten hat, eine Zunahme, die in erster Linie auf das überraschend schnelle Emporstreben der neu einverleibten Tochtergemeinden zurückzuführen ist.[3]) Was eine solche Menschenmasse, die zur Messzeit um mehr als 50000 Seelen zunimmt, an Nahrungsmitteln verbraucht, kann

---

[1]) J. Jastrow, Die Volkszahl deutscher Städte zu Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit. Histor. Untersuchungen Heft 1. (1886) S. 157 — O. Gerlach, Der Fleischkonsum Leipzigs. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik 45. (1885) S. 518.

[2]) 1885 waren in Leipzig von 1000 Personen der ortsanwesenden Bevölkerung nur 361 in Leipzig selbst geboren. 292 waren aus Sachsen, 319 aus andern deutschen Staaten, 23 aus Europa, 3 aus aussereuropäischen Ländern zugezogen. Der Überschuss der Eingewanderten über die in Leipzig Geborenen betrug 1880—85: 13379 Seelen, seitdem ist aber immer mehr das umgekehrte Verhältnis eingetreten. Hasse, Statistisches, in: Leipzig und seine Bauten S. 36—38 — Buschick, a. a. O. S. 21, 22.

[3]) Im allgemeinen findet eine Auswanderung von Alt- nach Neu-Leipzig statt; vornehmlich setzt sich die schon lange beobachtete Entvölkerung der innern, durch den Promenadenring umgrenzten Stadt infolge der sogenannten Citybildung, d. h. der Ausscheidung eines besonderen Geschäftsviertels, fort, indem die in guter Geschäftslage liegenden Wohnräume in Geschäftsräume umgewandelt werden. 1885 betrug die Einwohnerzahl des innersten Stadtkernes 25016, 1890: 22551,

man daraus ermessen, dass auf dem Centralschlachtviehhofe der Gesamtumsatz 1894 gegen 22 Millionen Mark betrug und seitdem stetig gestiegen ist.[1])

So ist Leipzig dank seiner günstigen Lage in wechselvoller Geschichte durch Kaiserhuld und Fürstengnade und durch die Thatkraft seiner Bewohner aus einem im sumpfigen Dickicht versteckten Fischerdörfchen zur volksreichsten Stadt Sachsens und zur viertgrössten Stadt Deutschlands herangewachsen. Als ein Hauptknotenpunkt deutscher Eisenbahnen, als Buchhändler-, Gewerbe- und Handelscentrum und tonangebend in der Musik, als Heimstätte des obersten deutschen Gerichtshofes, des Reichsgerichts, und dadurch gleichsam die zweite Hauptstadt des deutschen Bundesstaates, als Sitz der drittgrössten deutschen Universität und der ersten deutschen Handelshochschule sieht es seine Blüte sich täglich mehr entfalten und ist in jeder Beziehung eine bedeutsame Stadt.[2]) In

---

1895 nur noch 19650 Seelen. Zum Vergleich sei erwähnt, dass die Bewohnerzahl der Londoner City in dem Zeitraum von 1851—96 von 127000 auf 37000 Köpfe heruntergegangen ist. Hasse, Statistische Wanderungen S. 24 — Hasse, Leipzig S. 49 — Verwaltungsbericht S. 74.

[1]) J. G. Schulz, a. a. O. S. 145—151 — *r, a. a. O. S. 27 — G. F. Knapp, Ältere Nachrichten über Leipzigs Bevölkerung. Mtlgn. d. Statistischen Bureaus der Stadt Leipzig Heft 6. (1872) — Hasse, Statistische Wanderungen S. 10 fg. — Hasse, Leipzig S. 119—124 — Hasse, Statistisches, in: Leipzig und seine Bauten S. 36—38 — Gerlach, a. a. O. — Kuntze, a. a. O. S. 3 — Verwaltungsbericht S. 21—74 — A. Schönherr, Einfluss der Eisenbahnen auf die Bevölkerungszunahme im Königreich Sachsen. Gymnasialprogramm, Leipzig 1898.

Wachstum von Alt-Leipzig.

Jahr	Einwohner	Jahr	Einwohner	Jahr	Einwohner
Ende des 16. Jahrh.	14—15000	1792	29431	1814	32475
1699	15653	1800	32146	1825	41506
1776	24000	1811	35230	1826	39495
				seit 1828	ständig über 40000

Wachstum von	1834	1864	1871	1880	1890	1895	Zunahme 1871/95
Alt-Leipzig . . .	44802	85394	106925	149081	179689	183137	76212 (71,27%)
Neu-Leipzig . .	8899	41406	54166	95204	177433	216832	162666 (300,31%)
Gesamt-Leipzig	53701	126800	161091	244285	357122	399969	238878 (148,28%)

Diese Tabelle zeigt deutlich, wie sich die einverleibten Vororte, die in ihrer Gesamtheit Neu-Leipzig ausmachen, mit dem Aufschwunge der Grossindustrie aus kleinen Dörfern in stadtartige Siedelungen verwandelten und an Volkszahl Alt-Leipzig schliesslich überflügelten. Doch ist zu beachten, dass sie ihre wirtschaftliche Bedeutung und damit ihren raschen Bevölkerungszuwachs nicht in sich selbst tragen, sondern beides der Stadt Leipzig entlehnen, die als Grossstadt die Einwanderer erst anlockte und nicht Raum genug besass, um sie alle aufzunehmen.

[2]) Bechstein, a. a. O. S. 5, 24 — Diezmann, a. a. O. S. 25 — Bornemann, a. a. O. S. 2, 3 — Sach, a. a. O. S. 397, 401, 403, 405 — J. Kutzen, Das

Leipzig fand die folgenschwere Disputation zwischen Martin Luther und Dr. Eck statt, hier begannen Gottsched und die Neuberin die Reformation des deutschen Theaters und der deutschen Sprache, und unter seinen Mauern wurde eine der entscheidendsten Schlachten der Weltgeschichte geschlagen. In Leipzig erblickte sein berühmtester Sohn und einer der grössten Gelehrten aller Zeiten, Wilhelm von Leibniz, das Licht der Welt, und hier wurde Christian Thomasius, der aufgeklärte Bekämpfer der Hexenprozesse und der Folter, geboren. Ferner war Leipzig der Geburtsort Richard Wagners, der Sterbeort Sebastian Bachs, Hillers und Mendelssohn-Bartholdys, und gefeierte Geistesheroen wie Gellert, Klopstock, Lessing, Goethe, Schiller und viele andere wählten es für längere oder kürzere Zeit zum Aufenthalt.[1]) So wirken praktisches Leben, Wissenschaft und Kunst in glücklicher Vereinigung zusammen, um Leipzig einen eigenartigen Charakter zu verleihen, wie man ihn bei Handels- und Fabrikstädten nicht gerade häufig wiederfindet. Sie legten den Grund zu Leipzigs Ausgestaltung und Ausdehnung, sie gewährleisten auch eine sichere Bürgschaft für sein ferneres Gedeihen, und so ist Leipzig, ohne Hauptstadt oder Residenz zu sein und ohne sich der Anziehungskraft einer malerischen Umgebung zu erfreuen, eine achtungsgebietende, weit über Deutschlands Grenzen hinaus bekannte Welt- und Grossstadt.

---

deutsche Land. 3. Aufl. Herausgeben von W. Koner, Breslau 1880, S. 526, 527 — Kleinpaul, a. a. O. S. X — Richter, a. a. O. S. 467 — G. Wustmann in: Leipzig und seine Bauten S. 63, 64, 66.

[1]) Kneschke, a. a. O. S. 24—40, 63—124, 301—312, 334—390 — O. Günther, Der Leipziger Aufenthalt deutscher Dichter und Denker im 18. Jahrhundert. Schriften des Vereins für Geschichte Leipzigs II. (1878) S. 93—114 — G. Wustmann, Die Verbannung des Harlekin durch die Neuberin. Ebenda II. (1878) S. 149—163.

Das Fichtelgebirge

in seiner Bedeutung für den mitteleuropäischen Verkehr.

Eine anthropo-geographische Studie

von

Friedrich Nüchter.

Inhalts-Übersicht.

EINLEITUNG.

Seite

Die in den Thatsachen des Verkehrs enthaltenen geographisch-geschichtlichen Probleme 61
Umgrenzung des Gebietes 64

I. TEIL.

Die geographischen Verhältnisse des Fichtelgebirges und die daraus resultierenden Verkehrsmöglichkeiten.

A. Das Fichtelgebirge in centraler Lage in Mitteleuropa.

I. Die Lage an sich.

Im peninsularen Europa 66
Unter 50° n. B. 67
Unter 12° östl. v. Gr. 68
Innerhalb der Nation 69

II. Modifikationen der Lage und ihrer Werte durch die Bodenbeschaffenheit Mitteleuropas.

1. Die Verkehrsgebiete Mitteleuropas.

Die Alpen und ihr Einfluss auf den Süd—Nord- und auf den Ost—West-Verkehr 70
Die norddeutsche Tiefebene 72
Die Mittelgebirgszone 73
Stellung des Fichtelgebirgs zwischen der Alpenvorlandsbucht und der Leipziger Tieflandsbucht 74
Zwischen dem südwestdeutschen Becken und dem böhmischen Becken 76
Ergebnis 79
Das Bezeichnende der hydrographischen Verhältnisse 79

2. Der die Verkehrsbedeutung des Fichtelgebirges beeinflussende Gebirgsbau Mitteleuropas.

Der Verkehr im Mittelgebirge im allgemeinen 81
Die die Verkehrsgebiete trennenden Gebirge 84
Der Böhmerwald 85
Der Thüringerwald (Bedeutung der Weser) 87
Das Erzgebirge und die nordböhmischen Gebirge 88
Der Jura; die Regnitzsenke 90
Der nördliche Teil des Jura, eine Vorlagerung des Fichtelgebirges 92
Ergebnis 92

B. Die morphologischen Verhältnisse des Fichtelgebirges und deren Rückwirkung auf den Verkehr.

I. Der Centralstock.
Schneeberg- und Ochsenkopfzug 94
Waldstein 95
Kösseine und Steinwald 96
Die Pässe dieses Granithufeisens 97

II. Die Umgebung.
Waldsassener Senke 99
Westliches Vorland 99
Frankenwald 100
Elstersenke 103
Nördlicher Jura 103
Zusammenfassung 105

II. TEIL.

Der Verkehr durch und um das Fichtelgebirge in seiner geschichtlichen Entwickelung.

Einleitung: Die Beeinflussung des Verkehrs durch die politischen Gebilde 109

I. Das Fichtelgebirge in den geschichtlichen Bewegungen vor Emporkommen der Stadtstaaten.
Bis zu den Zeiten der Völkerwanderung 112
Eindringen der Slaven 114
Slavische Wege 115
Rückfluten der Deutschen 116
Handel mit den Slaven 117
Der Gebirgsknoten als Defensivstellung 118
Neue Handelsplätze und erste Strasse 120
Stellung des Egerlandes 123
Charakteristische Art der Besiedelung des Fichtelgebirges und Frankenwaldes 174
Durchbrechung der Grenze und ihre Folgen 125
Damit parallel gehende Entwickelungen in Nord- und Südeuropa 127

II. Der Verkehr im Zeitalter der Städteblüte.
1. Politische Bewegungen im Fichtelgebirgsgebiet.
Erwerbungen der Zollern auf dem Frankenwald 129
Im Fichtelgebirge 131
Erwerbung der Mark Brandenburg 132
2. Nürnbergs Handel im Mittelalter mit besonderer Berücksichtigung des das Fichtelgebirge passierenden Verkehrs.
Emporkommen Nürnbergs gegenüber Bamberg 132
Bezugsquellen des Nürnberger Handels: Gegenden am Rhein 133
Italienhandel 134
Gewerbe in Nürnberg 135
Absatzgebiete:
Umgebung, Messen 137
Böhmen etc. 137
Der Osten 139
Über die Hohe Strasse 139
Breslau 140
Rückfracht aus Schlesien 141
Nach dem Nordosten und ins Gebiet der Hansa 142
Nach Leipzig 143
Folgen des Leipziger Stapels 144
Umfang des sächsischen Handels 146

3. Die Verkehrsbedeutung anderer Städte am Fichtelgebirge.

a. Eger 147
Umfang des Egerer Handels 147
Objekte desselben 149
Wege desselben nach Westen 150
b. Bayreuth 152
c. Kulmbach 152
d. Hof 154
e. Bamberg 156
f. Weissenstadt, Wunsiedel und der Fichtelgebirgsbergbau . 158

4. Die wichtigsten Strassenzüge im Fichtelgebirgsgebiet.

Nürnberg—Bayreuth—Hof 161
Nürnberg—Kulmbach—Hof 163
Über Presseck 167
Randstrassen: Von Nürnberg nach Osten 167
nach Norden 169
Von Bamberg nach Osten: Im Mainthal nach Kulmbach . . . 171
Von hier sich verzweigend nach Bayreuth, Cronach etc. . . . 171
Nach Eger 172
Über den Jura 173
Von Hof nach Eger 174
Von Hof ins Innere nach Süden 175
Zusammenfassung: Das Verkehrsnetz 176
Differenzierung 177
Siedelungsgeschichtliches 178

5. Folgen der Beherrschung des Verkehrs durch den Stadtstaat Nürnberg.

Vorauseilende Entwickelung des engen Raumes 178
Schaffung grosser Räume durch Vertrag 180
Nachteile der Kleinräumigkeit.

a. Ungenügender Schutz 181
Landfrieden 182
Selbsthilfe 182
Geleitsverträge 183
Fürstliche Bemühungen um den Landfrieden 184
Geleitsstreitigkeiten 186
Raubritterwesen 186
b. Ungenügende Stützorgane (Wege) 188
Besserung derselben 189
Beschaffenheit 190
Zölle 191
Strassenzwang 192
Rückblick 194

EINLEITUNG.

Der Verkehr ist die zweite Form der Berührung des Menschen mit der Erdoberfläche. Die Verschiedenheiten der Erdoberfläche werden sich widerspiegeln in damit parallel gehenden Änderungen der Äusserungen des Verkehrs, und diese werden so zu Erscheinungen von geographischem Interesse. Die wichtigste dieser Verschiedenheiten ist die grösste Thatsache der Gliederung der Erdoberfläche: die Scheidung des Festen und Flüssigen. Das letztere ist zwar fast absolut siedelungsfeindlich, anökumenisch, dagegen dem Verkehre vor allem auf etwas höheren Stufen der Verkehrskultur ausserordentlich hold, und so ergiebt sich als erste grosse Gliederung die jener geographischen analoge des Verkehrs auf dem Lande und auf dem Wasser. Da letzterer naturgemäss stets zum Lande strebt, so ist hier von besonderem Interesse der Berührungsstreifen zwischen beiden, der Übergangsgebilde mannigfachster Art erzeugt.

Während aber der Verkehr auf dem Wasser wegen der stets gleichbleibenden Unterlage unter jedem Himmelsstriche ungefähr dieselben Formen zeigt, hat sich der Landverkehr wie jede menschliche Thätigkeit den mannigfachen Veränderungen der Erdoberfläche anzupassen und ist daher gezwungen, sich in viel höherem Masse zu differenzieren als jener. Eine Verkehrsgeographie muss daher notwendig sein „die Lehre von der Verschiedenheit der Verkehrsverhältnisse in verschiedenen Erdräumen". [1]) Dies kann sie vor allem bei umfassenderen Betrachtungen, die weite Gebiete überschauen und dabei dann in der Verschiedenheit der Verkehrsthatsachen die grossen Unterschiede der Zonen wiederfinden. Sie ist es aber auch, wenn sie kleinere Gebiete charakterisiert als durch ihre Lage zwischen grösseren, wegen der Verschiedenheit ihrer natürlichen Gaben nach Austausch strebenden zonenähnlichen Gebilden bestimmt zum Durchgangsland, zu einem Stückchen Erdoberfläche mit verhältnismässig hoher Verkehrsintensität.

[1]) A. Hettner, Der gegenwärtige Stand der Verkehrsgeographie. Geographische Zeitschrift III, p. 624 ff.

Dann darf sie aber neben jenen Fragen der Lage auch jene Verschiedenheiten des Antlitzes der Erde nicht vergessen, welche wir unter dem Sammelnamen Bodenbeschaffenheit zusammenzufassen gewohnt sind. Das Ideal jedes Verkehrs ist die gerade Linie. Ganz ist diese auf lange Erstreckungen nur auf dem Flüssigen zu erreichen, annähernd auf dem Festen dann, wenn es in seiner Erstreckung als weite Ebene am meisten Ähnlichkeit mit dem Meere hat. Je bedeutender jedoch die Höhenunterschiede werden, desto grössere Beeinflussungen muss sich der Verkehr gefallen lassen, desto deutlicher prägen sich in seinen Linien, Organen, Schöpfungen u. s. w. Wirkungen aus, die sich ähnlich überall da zeigen, wo einer Bewegung Hindernisse in den Weg treten.

Lässt sich aber nicht jene oben gegebene Hettnersche Definition der Verkehrsgeographie auch umkehren, etwa so: Sie sei die Lehre von der Gleichheit oder auch dem Gleichbleiben der Verkehrsverhältnisse in den gleichen Erdräumen? Mit einer gewissen Berechtigung sicher, und sie führt uns dann auch einen Schritt weiter. Denn der eine Faktor jedes Verkehrs, die Erdoberfläche, zeigt in der kurzen Spanne Zeit, die wir Geschichte nennen, so wenig Veränderungen, dass wir, wenn wir von den allerdings oft Wichtigkeit erlangenden Modifikationen der Waldflächen, der Sümpfe u. ähnl. absehen, sie wohl als eine konstante Grösse in Rechnung setzen dürfen, welche auf die verschiedenen Geschlechter der Menschen, die über sie hinweggingen, stets denselben Einfluss ausübte. „Wie an einem Fels von bestimmter Gestalt jede Welle in dieselbe Form von Brandung zerschellen wird, so werden bestimmte Naturverhältnisse den auf ihrem Boden, in ihrer Umrahmung sich abspielenden geschichtlichen Geschehnissen immer wieder gleichartige Formen verleihen, ihnen dauernd Schranke und Bedingung sein.“ [2]) Dieser Einfluss muss sich dann wohl auch bei dem Verkehre in allen Zeiten gemeinsamen Zügen offenbaren, die hervorzuheben eine weitere Aufgabe jeder verkehrsgeographischen Untersuchung sein wird. Jedes Problem derselben verlangt demnach auch eine geschichtliche Betrachtung.

Noch deutlicher zeigt dies eine weitere Erwägung. „Es ist klar, dass man den Verkehr nicht als eine mechanische Bewegung, ähnlich dem Fliessen des Wassers, auffassen darf. Die Bahnung jedes Weges entspringt aus einem Willensakte oder aus einer Reihe von Willensakten, die von bestimmten Motiven beeinflusst werden und die einer psychologischen Analyse unterworfen werden müssen.“ [3]) Der zweite Faktor

[2]) Ratzel, Anthropogeographie I, p. 42.
[3]) Hettner, Der gegenwärtige Stand etc.

jedes Verkehrs, der Mensch, ein psycho-physisches Wesen, darf also nicht vergessen werden. Dabei kommen naturgemäss fast nur „massenpsychologische Instinkte“ in Betracht, die mit den Zeiten sich ändern, zur Bahnung neuer oder zur Entwertung alter Wege führen. Die Wege haben demnach „eine mit dem Gesamtverlauf der Civilisation innig verknüpfte Entwickelungsgeschichte“,[4]) und Richtung und Bedeutung derselben wird sich daher nur bei steter Berücksichtigung jenes Gesamtverlaufes der Civilisation, vor allem freilich des Teiles derselben, der dem Verkehr am reichsten Nahrung spendet, des Handels, erklären lassen, wobei vor allem bei kleineren Gebieten nie zu vergessen ist, dass sie nur Teile eines grösseren Ganzen sind, mit dessen Entwickelung die ihre untrennbar verbunden ist und von dem allein sie grössere Bedeutung erlangen können.

Doch auch der Raum als solcher wird jeder verkehrsgeographischen Untersuchung ein wichtiger Gegenstand sein müssen; denn das Wesen des Verkehrs ist Raumverknüpfung. Der Verkehr wird demnach in seiner Bedeutung ebben und fluten je nach der Grösse der Räume, die ihm zur Verfügung stehen, und ein grössere Räume beherrschender Verkehr wird bei sonst gleichen kulturellen Verhältnissen von entsprechend gewaltigerer Bedeutung sein, als ein von kleinen Räumen eingeengter.[5]) Nun wechseln aber, wie die Raumanschauungen, so auch die politischen Räume und deren Zugänglichkeit für den Verkehr im Laufe der Geschichte sehr bedeutend, und wenn die Intensität des Verkehrs durch ein Gebiet ihre Erklärung finden soll, so muss auch aus diesem Grunde die geographische Erörterung von solchen geschichtlicher Natur unterstützt werden, die vor allem die für den Verkehr der verschiedenen Zeiten massgebenden politischen Räume ins Auge zu fassen haben werden.

Diese und ähnliche Erörterungen, die also ihrem ganzen Wesen nach geographischer und geschichtlicher Natur sein müssen, lassen sich natürlich überall anstellen, wo ein Gebiet für Verkehrsfragen in Betracht kommt. Geographisch interessant werden sie vor allem da sein, wo einmal die Lage das Gebiet zum Verkehrsgebiet bestimmt hat und durch eine Fülle von in der Lage gegebenen Beziehungen dem Verkehr verstärkte Intensität verleiht, wo aber auch die Bodenbeschaffenheit eines Gebietes derart ist, dass sie die Entwickelung und Ausgestaltung des Verkehrsnetzes stark beeinflusst.

---

[4]) Schäffle, Bau und Leben des sozialen Körpers III, p. 163.

[5]) Vgl. Ratzel, Politische Geographie, p. 438, Anm. 4: „Nur in der Grösse der Räume liegt der wesentliche Unterschied dessen, was die Nationalökonomen die Periode der Weltwirtschaft nennen, von dem, was ihnen die Periode der Volkswirtschaft ist“.

Schon ein flüchtiger Überblick über Deutschlands Bodenbau zeigt, dass kaum ein Teil unseres Vaterlandes in dieser Hinsicht interessanter erscheint, als jener merkwürdige Kreuzungspunkt der zwei wichtigsten Linien des mitteldeutschen Gebirgsbaues, der zugleich hydrographisch eines der wichtigsten Centren Europas ist, das Fichtelgebirge. Freilich, um die verkehrsgeographischen Eigenschaften dieses Stückchens deutscher Erde kennen zu lernen, genügt nicht eine Betrachtung des Fichtelgebirges im eigentlichen Sinne, wie es sich als centraler Stock über seine Umgebung erhebt; denn dessen verkehrsgeographische Wirksamkeit war ja lange Zeit ein Herausweisen der bedeutenderen Strassenzüge aus seinem kräftig umrandeten Innern. Vielmehr müssen wir, wenn wir nicht zu einem zu negativen Resultat kommen wollen, auch seine Umgebungen beachten, vor allem da, wo sie, wie der Frankenwald, als ein Übergangsgebilde aufzufassen sind, das zu einem wieder schärfer individualisierten Gebirge hinüberführt, oder da, wo sie, wie die südwestlichen Vorlagerungen, aus verkehrsgeographischen Gründen nicht wohl zu trennen sind.

Folgendermassen liesse sich unser Gebiet dann etwa umgrenzen.

Im NW würde die freilich etwas konventionelle Loquitz-Hasslachlinie den dort beginnenden Thüringer Wald von unseren Erörterungen ausscheiden,[6]) während im SO die Waldsassener Senke einen deutlichen Fingerzeig für die Abgrenzung gegen den Böhmerwald giebt. Im NO und N würde, da für unsere Zwecke eine genauere Abgrenzung unnötig ist, eine zunächst durch das oberste Elsterthal und dessen Fortsetzung zum Egerbecken bezeichnete Linie genügen, die wir dann mit Gümbel „fast willkürlich“ mit der nördlichen bayerischen Landesgrenze nach W verlaufen lassen, „obwohl der Charakter des Vogtlandes, wie der des Saalwaldes selbst bis über die Schwarza hinüber fast der nämliche bleibt“.[7])

Im SW und W endlich ist das Fichtelgebirge sowohl geologisch wie auch orographisch am deutlichsten abgegrenzt. Die höchsten Höhen des ganzen Gebietes senken sich hier ziemlich steil zu einem im Mittel nur 350—400 m hohen Thal. Die Trias- und Juraschichten sind staffelförmig abgesunken, eine lange Bruchlinie, ein „scharfer, fast geradliniger Schnitt“, trennt hier das Gebirge.[8]) Und doch werden wir nicht hier eine Grenze für die Erörterung der uns berührenden Frage ziehen können. Vielmehr erscheint es nötig, auch

---

[6]) Vgl. Regel, Thüringen I, p. 27 ff. und Gümbel, Das Fichtelgebirge, p. 7.
[7]) und [8]) Gümbel, p. 7.

noch das benachbarte, dem Fichtelgebirge geologisch, petrographisch, orographisch, ja fast in jeder Hinsicht als etwas Neues, Fremdes in der Landschaft gegenüberliegende Gebiet, den nördlichen Teil des fränkischen Jura, für unsere Untersuchungen mit zu berücksichtigen. Eine Begründung dieser für den Augenblick etwas gewaltsam, weil widernatürlich erscheinenden Verknüpfung müssen wir uns für später vorbehalten. Doch sei schon jetzt auf die gewiss nicht zufällige Thatsache hingewiesen, dass beide Gebiete in innigster Verknüpfung erscheinen, solange von einer Geschichte dieser Gegenden gesprochen werden kann. Wie der östlichste Gau der fränkischen Lande, der Radenzgau, sich von den Ufern der fränkischen Regnitz bis zu den Gebieten der oberen Saale ausbreitete,[9]) so umfasste auch die Diöcese des Bischofs von Bamberg fast das ganze von uns umschriebene Gebiet. Als es sich dann später vor allem in zwei grössere Teile zerlegte, da herrschten die Zollern hier an den Hängen des Jura und drüben überm Mainthal auf den waldbedeckten Höhen des Fichtelgebirges und seiner Umgebungen, und über beiden Seiten des Thales waltete auch der Krummstab der Fürstbischöfe von Bamberg. Dem Volksbewusstsein und den Schilderern jener Gegenden war das „Gebirge" Fichtelgebirge und Frankenwald zusammen mit dem nördlichen Juraabschnitt[10]), und heute sind wieder die Hauptteile aller in einem politischen Gebilde vereinigt, im früheren Obermainkreis, dem jetzigen Oberfranken, wenn auch noch mancherlei, so die bunte Verbreitung der christlichen Konfessionen, die ziemlich gleiche Bedeutung der zwei wichtigsten Städte, der früheren Hauptstädte Bayreuth und Bamberg, und manches andere, die frühere Trennung ahnen lässt.

W Grenze ist uns demnach das Regnitzthal und das dasselbe ungefähr fortsetzende N-S Stück des Mainthales, S Grenze der senkrecht darauf stehende Pegnitzeinschnitt und dann eine Linie, die diesen mit der Wondrebsenke verbindet, für die uns freilich die Natur gar keine Anhaltspunkte giebt.

Unsere erste Aufgabe wird nun sein, darzustellen, welche natürlichen Eigenschaften des so umgrenzten Gebietes geeigenschaftet erscheinen, auf den Verkehr irgendwie bestimmend einzuwirken.

---

[9]) Stein, Geschichte Frankens I, p. 45. (1883—86.)

[10]) M. Joh. Will zählt z. B. in seinem „Teutschen Paradeiss in dem vortrefflichen Fichtelberg, Anno 1692" auch alle möglichen Burgen und Städte des nördlichen Jura auf. (Archiv des Histor. Vereins von Oberfranken, Bayreuth; XV. 1. p. 1 ff.)

I. TEIL.

Die geographischen Verhältnisse des Fichtelgebirges und die daraus resultierenden Verkehrs-Möglichkeiten.

A. Das Fichtelgebirge in zentraler Lage in Mitteleuropa.

Die erste Frage der Geographie ist stets das Wo? Denn die Antwort auf dieselbe giebt durch die genauere Festlegung auf einen bestimmten Raum der Erde zugleich eine Reihe von Beziehungen, die diesem Raume eigen sind, sozusagen der Lage immanente Werte bilden. Selbst bei einer Betrachtung, die lediglich das Wo? im Auge behält und vollständig davon absieht, was die übrigen geographischen Thatsachen hinzubringen, ergeben sich bemerkenswerte Eigenschaften, die um so wichtiger erscheinen, als sie gleichsam den grossen Rahmen, das Gerüste abgeben, das die anderen dann z. T. ausfüllen, z. T. auch wohl verbergen, nur durchscheinen lassen. Wir betrachten daher zunächst:

I. Die Lage an sich.

Da sagt uns schon die doch sehr allgemein gehaltene Angabe: das Fichtelgebirge liegt in Europa, dass es dem Erdteil angehört, der „in der Mitte der kontinentalen Landwelt liegt", der „umgebene", der „zentrale"[1]) Erdteil ist und daher bestimmt erscheint, mit allen anderen in Wechselwirkung, in Austausch und Verkehr zu treten, der „nur von den inneren, nicht von den äusseren Meeren" des Erdballes umgeben ist. Freilich, so allgemein die Lagebestimmung ist, genau so allgemein müsste auch die Antwort sein, die zu geben wäre, wenn wir die Wirksamkeit jener Lage an einem kleinen Gebiete, das nicht, wie z. B. England, die Grösse der Lage Europas gleichsam in sich verdichtet enthält, nachweisen wollten. Wir haben daher unsere Aussage zu präcisieren.

Das was Europa vor allen anderen Erdteilen auszeichnet, das europäischste an ihm, ist seine ausserordentlich reiche

[1]) Ritter, Europa p. 30. (Berlin 1863.)

horizontale Gliederung. Zwei grosse, vom Atlantischen Ozean nach Osten eindringende Meerbusen, das Mittelmeer im S, die Nord- und Ostsee im N, verursachen sie und verleihen so fast dem ganzen Erdteil peninsularen Charakter und seinem mittleren Abschnitte eine isthmusartige Lage. (Eine Äquidistanzenkarte zeigt daher im westlichen Teile Europas nur einen schmalen, etwa die Breite zwischen Donau und Main ausfüllenden und ungefähr bis zur Saône-Senke reichenden Streifen, der mehr als 400 km vom Meere entfernt liegt und der sich selbst in der Gegend südlich von Krakau nur zu einem kleinen Gebiete, das 600 km und darüber entfernt ist, weitet. Erst im O von Moskau können wir Landstriche treffen, von denen aus wir 800 km und darüber zu jedem Meere zurückzulegen haben. Solche finden wir aber in nicht ganz unbeträchtlicher Ausdehnung selbst in dem kleineren Australien, während Afrika, Nord- und Südamerika Meeresentfernungen von 1600 km, Asien gar solche von 2400 km aufzuweisen haben.)

Auf dem so beschaffenen Europa liegt unter dem 50.° n. Br. auch unser Gebiet. Gerade der 50.° ist aber derjenige, den wir als typisch für Mitteleuropa bezeichnen könnten. Denn während der 45.° schon das mittelmeerische Frankreich des Rhonebeckens und den am weitesten nach N vorgeschobenen mediterranen Zweig schneidet und der 40.° die westliche Hälfte des Mittelmeeres fast genau halbiert, so dass das am reinsten mittelmeerische Land Europas, Italien, zum grössten Teil nördlich desselben liegt, wogt unter dem 55.° n. Br. schon die Nord- und die Ostsee. Letztere setzt eben dort zu ihrer charakteristischen Wendung nach N an, um sich dann unter dem 60.° in ihre zwei am energischsten das nördliche Europa öffnenden Ausläufer zu entfalten, während unter derselben Breite die Nordsee sich schon breit dem nördlichen Abschnitte des Atlantischen Ozeans öffnet.

Diese Lage zwischen dem Nord- und dem Südmeer Europas ist aber mehr als das. Sie ist zugleich die Lage zwischen zwei ausserordentlich wichtigen Kulturgebieten,[2]) die zudem nicht nur reich an einer Fülle von ihnen in Europa eigentümlichen Naturprodukten sind, sondern auch fähig erscheinen, die ihrer Hinterländer an das mitteleuropäische Ufer zu werfen. Die Aufforderung zu einem lebhaften Austausch zwischen dem Norden und dem Süden war damit gegeben, und dieser musste, wollte er nicht den weiten Seeweg um das westliche Europa einschlagen, seit seinem Beginne wichtige N—S Wege durch

[2]) vgl. Ritter, Europa, p. 27 „Das Mittelmeer, das merkwürdigste Kulturmeer des Planeten.“ — „Die Nord- und Ostsee, das einzige Mittelmeer des temperirten Nordens des Planeten, das eben so bedeutungsvoll wirkte für die Nordvölker des Erdteils, wie jenes für die Südvölker!“

Mitteleuropa legen. Diese scharten sich naturgemäss im zentraleren Teile desselben zu wenigen stammähnlichen Hauptwegen, um sich gegen die lebenspendenden Küsten gleich den nahrungsuchenden Wurzeln weithin zu verzweigen. Der bedeutungsvollste dieser Hauptwege wird aber nicht nur der Theorie nach ungefähr in der Mitte Mitteleuropas sich entwickelt haben, da ihm ja hier nach O und W die reichsten und vielseitigsten Beziehungen möglich waren, sondern auch, weil gerade in der Mitte jener schon erwähnte Ausläufer des Mittelmeeres, die Adria, am weitesten nach den beiden Gegenmeeren ausgreift.

Dies führt uns auf eine zweite bedeutungsvolle Eigenschaft der Lage unseres Gebietes: Es gehört dem Streifen an, den man ungezwungen als die Scheide zwischen dem östlichen und westlichen Europa bezeichnen kann. Der 12.° östl. v. Gr. ist der Meridian des Fichtelgebirges. 14° weiter im Osten schneidet den 50. Breitengrad eine Linie, welche die letzte bedeutende Einengung Europas zwischen dem Schwarzen Meer bei Odessa und der Ostsee beim Frischen Haff ungefähr andeutet; im O derselben breitet das europäische Russland seine weiten, asienhaften Ebenen zu voller Grösse aus, und schon haben wir die Linie überschritten, jenseits der das eigentliche Herrschaftsgebiet des Pontus liegt. In gleicher westlicher Entfernung öffnet sich der Kanal nach seiner letzten Einengung durch das Cotentin zum Ozean, und dessen Herrschaft deutet ebensowohl das von demselben Grade halbierte meerumgürtete Albion, wie auch der mächtig sich nach Frankreich hereinwölbende Golf von Biscaya an.[3])

Wenn nun auch der Unterschied zwischen dem ozeanischen Westen und dem kontinentalen Osten nicht derart gross ist, und also auch nicht so zum Austausch einladend erscheint, wie jener zwischen dem N und dem S, so ist er doch immerhin bedeutend genug, um zu regem Verkehr Anlass zu geben. Wir erinnern nur an den auch das ganze Mittelalter hindurch eine grosse Rolle spielenden Tausch von Wein, den der W und SW lieferte, gegen die Felle, das Rauchwerk, des O und NO. —

---

[3]) Zum 12.° als ungefähre Mittellinie Zentraleuropas kommt man auch, wenn man nicht, wie wir, lediglich nach Kriterien der horizontalen Entfaltung Europas scheidet, sondern vor allem die Orographie desselben berücksichtigt. 7° weiter westlich trennt das Saône-Rhonebecken die zentralfranzösischen Gebirge von den Alpen, und vom Plateau von Langres und den Umwallungen des Pariser Beckens rinnen die Flüsse nach W zum Ozean, wenn auch freilich die norddeutsche Ebene sich in einem schmalen Streifen noch über diesen Grad westwärts erstreckt. 7° weiter im O aber „biegt das System der südeuropäischen Erhebungen in den Karpaten nach N; die mitteleuropäische Gliederung kommt hier in Wegfall und das Karpatenland trifft mit der nordischen Ebene zusammen und verschmilzt mit ihr." (Penck, Das deutsche Reich, p. 94. Unser Wissen von der Erde, B. II, 1. Teil, 1. Hälfte.)

Und wenn auch allen Landwegen in diesen Richtungen die beiden Seewege im N und S der mitteleuropäischen Halbinsel gewaltige Konkurrenten sein mussten, so waren doch bei der für europäische Verhältnisse immerhin bedeutenden Entfernung beider Meereswege von einander (meist ungefähr 900 km) auch grosse Landwege ein dringendes Bedürfnis und mussten es umsomehr sein, je ferner jene lagen, also am meisten in dem zentralsten Streifen, dem auch unser Gebiet angehört.

Setzen wir den Fall völlig gleicher Wegsamkeit Mitteleuropas, so würden, da dann die zentrale Lage die meisten Beziehungen nach allen Seiten ermöglichte und da die Wege immer zur Mitte streben, die Lageverhältnisse an sich unser Gebiet zu einem Knotenpunkt von Wegen machen, wie er bedeutungsvoller in einem Umkreis von etwa 400 km sich kaum hätte entwickeln können.

Auch in einer anderen wichtigen Beziehung wird gern für unsere Gegenden zentrale Lage in Anspruch genommen. Das Gebirge soll sich mitten in Deutschland erheben, und Gutsmuths wollte daher den Ochsenkopf poetisch „Deutsche Krone" taufen.[4]) Aber wenn es auch gewiss bedeutungsvoll und die Lage des Fichtelgebirges trefflich charakterisierend erscheinen mag, dass ein Kreisbogen aus der Mitte desselben den Anfangspunkt des Rheindeltas, die Mündung der Weser und Oder, Pressburg, Trient, Basel und Strassburg trifft,[5]) so ist es doch mit dem Begriff: „Zentrale Lage" bei einem Siedelungsgebiete, wie es unserm Volke nun einmal leider beschert ist, eine etwas eigene Sache. Taute sucht sie für die Oberlausitz nachzuweisen[6]), und Arnold[7]) nimmt sie für Hessen in Anspruch. Wir bescheiden uns daher, Schmidt beizustimmen: „Dass das Fichtelgebirge im Herzen Deutschlands liegt, ist ein mit wenig Grund oft wiederholter Satz, der auch dann wenig Berechtigung hat, wenn man ihn, als aus alter Zeit stammend, in Rücksicht auf das deutschsprechende Österreich anwendet." [8]).

Aber auch jener andere Vorteil der Lage, das Herz Mitteleuropas zu sein, ist nur ein problematischer Wert; denn der Begriff des praktisch besten Weges verlangt nicht nur „die möglichst gerade", sondern auch „die möglichst horizontale und möglichst im Niveau der Erdoberfläche liegende Linie".[9]) Bedeutende vertikale Erhebungen können demnach ein zentral

---

[4]) und [5]) Daniel-Volz, Deutschland nach seinen physischen und politischen Verhältnissen I. 1894. p. 288 f.

[6]) G. Taute, Die Naturbedingungen in ihrer Bedeutung für den Verkehr der Oberlausitz. Jahresbericht d. Ver. f. Erdk. z. Leipzig 1895.

[7]) Arnold, Ansiedelungen und Wanderungen deutscher Stämme 1875.

[8]) Alb. Schmidt, Führer durch das Fichtelgebirge, 1894.

[9]) Schäffle, Bau und Leben, p. 137.

gelegenes Land für den Grossverkehr unwegsam machen (Tibet), und zu einer ergebnisreicheren Würdigung der Lage können wir nur dadurch kommen, dass wir sie betrachten im Zusammenhang mit einem so oder so beschaffenen Boden, der durch diese Eigenschaften die Vorteile der Lage vielleicht erhöht, durch jene zum Teil unwirksam macht, die einen Beziehungen hemmt, die anderen fördert.

II. Modifikationen der Lage und ihrer Wertung durch die Bodenbeschaffenheit Mitteleuropas.

1. Die Verkehrsgebiete Mitteleuropas.

„Als Teil eines grösseren Ganzen, das einer organisierten Welt angehört, muss das Verhältnis des Teiles zum ganzen Organismus erforscht werden." Diese methodische Forderung aus Ritters Einleitung zu „Europa" gilt auch uns. Es wird daher nötig, zunächst in einem allgemeinen Überblick über die Oberflächenbeschaffenheit Mitteleuropas dessen wichtigste verkehrsgeographische Eigenschaften kennen zu lernen und deren Rückwirkung auf die Wertung unseres Gebietes als Verkehrsgebiet zu prüfen.

Die wichtigsten Thatsachen und zugleich die auch für den Verkehr entscheidenden sind aber diese: Im S erstreckt sich ein gewaltiges Hochgebirge ungefähr von W nach O und füllt dort einen grossen Teil des Raumes mit unwegsamen Höhen. Im N legt sich an das Meer in derselben Richtung eine nach O sich immer mehr verbreiternde Tiefebene, und zwischen beiden zieht ein breites Band von nirgends alpine Höhen erreichenden Mittelgebirgen hin, die oft freilich zu Hügellandschaften sich senken und grössere und kleinere Beckenländer umrahmen.

Die Alpen scheiden auf eine lange Erstreckung Süd- und Mitteleuropa, trennten demnach früher, als sie den Bewohnern der italischen Halbinsel zum grössten Teil noch unbekannt waren, ein Land hoher Kultur scharf von den rauhen Berg- und Waldlandschaften Germaniens, die dadurch verhältnismässig lange Zeit im Kulturschatten blieben; sie waren auch später dadurch von höchster Bedeutung für das ganze Kulturleben Mittel- und Osteuropas, dass sie die fortschreitende Entwickelung aus dem direkten S—N Wege ablenkten und zu einem Umweg über den Westen zwangen. (Ratzel.) So konnte schon die westlichere Lage an und für sich zu einem Vorsprung in allen Kulturfragen verhelfen. Erscheinen auch mit Höherentwickelung der Verkehrstechnik die Alpen ausgezeichnet durch einen grossen Reichtum an Pässen und durch hohe Wegsamkeit vor allem

der für sie so charakteristischen Längsthäler, so macht ihre bedeutende Gesamterhebung und ihre für europäische Verhältnisse gewaltige W—O Erstreckung doch einen in dieser Richtung sich bewegenden Grossverkehr unmöglich. Ihr wunderbarer, die Lombardei umgürtender Bogen nimmt auch der Poebene, dem innern Rande des Gebirges, jede grössere Bedeutung für einen kontinentalen Verkehr.

Diesem bleibt also nur der äussere Rand. Hier findet er auch willkommene Bahnen auf dem Alpenvorland, das sich als ein zuerst immer breiter, dann wieder schmäler werdender, meist bequem wegsamer Streifen von hochebenenhaftem Charakter längs der Alpen nach O zieht und dort eine dem Verkehr nicht minder günstige Fortsetzung im Karpatenvorland findet, wie er auch im W verhältnismässig leichten Übergang zum Rhonebecken gestattet. Dadurch und auch, weil er im N von dem Verkehr schon wieder grössere Schwierigkeiten bietenden Beckenlandschaften eingeschlossen wird, ist dieser Saum „eine der wichtigsten natürlichen Strassen, welche Europa von O nach W kreuzen.“[1])

In anderer Weise beeinflussen die Alpen den Süd-Nord-Verkehr, und er ist gerade von höchster Bedeutung. Denn die Alpen trennen nicht nur ein an Gaben der Natur wie der Kultur reiches Land, Italien, von Mitteleuropa, sondern mit ihm zugleich die zwei für Mitteleuropa wichtigsten Meeresbuchten des Mittelländischen Meeres nebst ihren rückwärtigen Verbindungen. Der Verkehr war demnach hier, seitdem er sich in das Gebirge und durch dasselbe nach N wagte, ganz auf die Pässe angewiesen, und je intensiver er wurde, desto mehr wird er sich auch den bequemsten Alpenpassagen zugewendet haben, und das sind für ihn meist die niedrigsten. „Aber durchweg sind es hohe Pässe, die über die Alpen führen, mit alleiniger Ausnahme von zweien, dem tiefen Brenner und dem Pass von Reschen-Scheideck, die beide unter 1500 m Höhe bleiben.“[2]) Die Bedeutung des Brenner wird dadurch ausserordentlich gesteigert, dass östlich von ihm die gewaltige Mauer der Tauern auf eine Strecke von etwa 150 km, das ist einer Entfernung, die etwa der Länge des Erzgebirges mit Elstergebirge und linkselbischem Sandsteingebirge entspricht, jeden anderen Verkehr als den auf gefahrvollen und schwerpassierbaren Jäger- und Saumpfaden unmöglich macht. Der Brenner war auch schon das ganze Mittelalter hindurch der begangenste Alpendurchgang; nicht weniger als 66 Römerzüge,

---

[1]) Penck, a. a. O. p. 187.

[2]) Penck, p. 189.

die Hin- und Rückreise gerechnet, fanden über ihn ihren Weg,[3]) und als 1484 Erzherzog Siegmund von Tirol den Weg über denselben herstellt, d. h. wohl verbessert, da wird er gerühmt als „der Erfinder der wahren Kunst, die Berge, deren Felsen er durch Feuer, Schwefel und Eisen spaltete, gangbar zu machen.“[4]) Vom Brenner aus führten dann die Wege nach dem N herab auf das breite Alpenvorland, aber meist nicht, wie heute, dem Innthal folgend, sondern die Kalkalpen im Fernpass überschreitend oder über Mittenwald-Weilheim, seit 1330 über Mittenwald-Oberammergau,[5]) ins Lechthal steigend.

Den Norden Mitteleuropas füllt eine Bodenform, die auf den ersten Blick auch in Bezug auf ihre Wegsamkeit das gerade Gegenteil der verkehrshemmenden und streng die Wege vorschreibenden Hochgebirgslandschaft des Südens zu sein scheint, eine weite Ebene, deren höchste Erhebung der etwa 330 m hohe Turmberg bei Danzig ist. Und doch lässt sich nicht verkennen, dass vor allem in Zeiten einer noch wenig hohen Verkehrskultur von ihr ein ähnlicher Einfluss auf den Verlauf der Wege ausging, wie von jener. Was im S die Terraingestaltung bewirkte, das erzwangen hier andere Eigenschaften des Bodens. Weite Sumpf- und Moorstrecken, die „für den Verkehr allerungünstigste Oberflächenform, ein Mittelding zwischen Festland und Wasser“ (Kohl), Gegenden voll Sand, breite, versumpfte Flussufer, eine Menge von Seen machten die weite Ebene für den Grossverkehr unwegsam und wiesen diesen, wie im S die Alpen, an den Rand der Ebene, also auf die See hinaus oder an den Abhang der deutschen Mittelgebirge. Daher sehen wir schon sehr frühe eine für den W—O-Verkehr höchst wichtige Strasse, die „hohe Strasse“ Sachsens, der Lausitz u. s. w. mit ihren mannigfachen Abzweigungen[6]) sich am Rande der mitteldeutschen Gebirgsschwelle und ihrer östlichen Fortsetzungen entwickeln und grosse Bedeutung gewinnen.

Während so demnach dem O—W-Verkehr der Ebene vor allem einzelne Formen der Wasserverteilung hindernd in den Weg traten, sind andere für den S—N-Verkehr von höchster Wichtigkeit: die wasserreichen, für Schiffahrt trefflich geeigenschafteten Flüsse des Flachlandes öffnen dasselbe in hohem Grade den nördlichen Meeren und bieten lange schon wegen ihres geringen Gefälles und ihres auch im Sommer noch

---

[3]) Schwartz, Mailands Lage und Bedeutung als Handelsstadt, Köln 1890.

[4]) E. Gasner, Zum deutschen Strassenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. Leipzig 1889. (p. 65.)

[5]) Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels, 1888, p. 551.

[6]) Vgl. neben Taute auch: Falke, Zur Geschichte der hohen Landstrasse in Sachsen. Archiv für die Sächsische Geschichte VII. p. 113 ff.

genügenden Wasserreichtums, den sie zum grossen Teil den niederschlagsreichen Mittelgebirgen verdanken, bequeme Wege, die um so willkommener waren, je weniger brauchbar die Landwege sich erwiesen.

Freilich blieben dies die letzteren nicht immer. Als die Ebene anfing, sich dem von Westen heranströmenden Heer von deutschen Kolonisten zu öffnen, da war es diesen durch ihrer Hände Arbeit leicht möglich, die Naturgegebenheiten zu verbessern; ein neues Deutschland erwuchs hier, wirtschaftliche und politische Werte von vorher ungeahnter Grösse entfalteten sich, und immer mehr verschob sich der Schwerpunkt der deutschen Macht nach dem Tieflande des N, ein Wort Ratzels bewahrheitend: „Ein Hauch von der wirtschaftlichen und politischen Grösse des Meeres weht über jedes dem Meere zugewendete Tiefland hin.“[7])

Weniger einfach als am Fusse der Alpen und am Rande des Meeres gestalten sich die Verhältnisse in dem dazwischen liegenden Streifen deutschen Bodens. Ein Gebiet höchst eigenartiger Natur, das auf den ersten Blick aus höheren und niederen Bergzügen und aus dazwischen liegenden Senken, die oft den Charakter weiter Becken haben, regellos zusammengewürfelt erscheint, entfaltet sich hier vor unseren Augen. Nirgends erheben sich die Gebirge in die Regionen absoluter Unwegsamkeit; fast nirgends finden sich auch, wie in der nordischen Ebene, jeden grösseren Verkehr hemmende Moorstrecken. Aber die Richtung der Bergzüge, die Lage ihrer Einsenkungen und vor allem auch die Achsenrichtung der Becken wies fast überall den Hauptverkehrsstrassen ihre bestimmten Bahnen und lässt sie so in enger Abhängigkeit vom Bodenrelief erscheinen.

Ein Blick auf die Karte genügt, um diese sich langhinstreckende Zone von zum Teil ausserordentlich reizvollen Hügel- und Berglandschaften in zwei Teile zu scheiden, einen breiten W und einen bedeutend schmäleren O; die nach O zu sich immer mehr verbreiternde Tiefebene ist nur ein anderer Ausdruck für dieselbe Thatsache. Der 12.° östl. L. giebt ungefähr die Scheidelinie, und nur eine schmale Brücke, die zudem zum Teil noch trümmerhaft erscheint, knüpft etwa unter dem 50.° Breitengrade Bande zwischen der westlichen und der östlichen Hälfte: das Fichtelgebirge. Die beiden das Mittelgebirge umfassenden Bodenformen, die Tiefebene des Nordens und die Hochebene des Südens, stossen hier in Ausläufern weit gegen das Innere Deutschlands vor und schaffen diese Einengung, so dem Fichtelgebirge eine einzigartige

[7]) Politische Geographie p. 697, vgl. auch p. 691.

Stellung im Zuge der deutschen Mittelgebirge verleihend und darum auch eine etwas genauere Betrachtung fordernd.

Das Alpenvorland verbreitert sich, wie schon erwähnt, ungefähr in der Mitte seiner Längserstreckung ganz bedeutend. Ein etwa 300 km langer Abschnitt des Oberlaufes der Donau, deren Thal im allgemeinen die nördlichste Grenze des alpinen Gebietes bezeichnet, entfernt sich immer weiter vom Fusse des Gebirges, bis sie bei Regensburg von Ausläufern des böhmisch-bayerischen Grenzgebirges zum Abbiegen nach SO, also zur erneuten Annäherung an die Alpen gezwungen wird. Dort erreicht sie, indem sie den 49.° n. Br. sogar noch etwas überschreitet, den nördlichsten Punkt ihres ganzen Laufes, den Abschnitt, der sie am tiefsten nach Mitteleuropa hereinführt. Nicht mit Unrecht könnte man wohl eine solche Stelle im Flusslauf einer Meeresbucht vergleichen; denn ihre Wirkungen sind z. T. dieselben: Bis hieher kann der vom Meere kommende Verkehr auf bequemen Wegen ins Land eindringen, und dem zum Meere eilenden wird gleichsam eine hilfreiche Hand weit entgegen gestreckt, also ganz der Platz für eine Siedelung, die berufen ist, im Verkehrsleben der Nation eine Rolle zu spielen. Dieser naturgegebene Beruf erscheint hier noch dadurch verstärkt, dass die weiter donauaufwärts immer häufiger werdenden und zudem oft ihre Lage ändernden Sand- und Kiesbänke die Donaufahrt immer beschwerlicher machen. Ebenso liessen ein paar energische Einengungen des Stromes, vor allem die bekannte bei Weltenburg und Kehlheim, wo zwischen steilen Kalkfelsen die Wellen mühsam sich Bahn brachen, es manchem Schiffer geraten erscheinen, die gefährlichen Strecken zu meiden und vorher schon zu landen. Die frühzeitige grosse Bedeutung Regensburgs für den Verkehr zum O, selbst bis hin zur alten Kaiserstadt Byzanz und der alten Metropole des russischen Reiches, Kiew, erklärt sich daraus.

Ein anderes macht seine Lage für uns noch interessanter. Bei Regensburg mündet unter dem Meridian des Fichtelgebirges ein Flüsschen, die Naab. Am Abhang des nördlichen Böhmerwaldes, vor allem aber an den Gehängen des Fichtelgebirges liegen seine Quellen; dann eilen seine Gewässer durch eine demnach in meridionaler Richtung sich erstreckende wellige Thalmulde nach S, und ihr zwischen dem fränkischen Jura und dem Böhmerwald eingesenktes Gebiet ist nicht anders aufzufassen, denn als „eine Dependenz des Alpenvorlandes“.[8]) Von den Höhen des Fichtelgebirges führt demnach eine allmählich immer breiter werdende und dadurch auch politische Bedeutung erlangende Senkung hochebenenhaften Charakters,

[8]) Penck, p. 137.

der durch mancherlei von O und W hereinziehende Hügelreihen freilich öfter stark verwischt wird, als naturgegebener N—S Weg zum letzten bedeutenderen Donauhafen und über die Donau hinüber zur bayrischen Hochebene, zu den Alpen, deren wichtigster Pass, der Brenner, sich fast in gerader südlicher Fortsetzung dieser natürlichen Linie öffnet, mit ihm eine Fülle von weitreichenden Beziehungen zum ferneren Süden.

Die Bedeutung dieses N—S Weges und damit die Grösse der Lage des Fichtelgebirges erhält eine ausserordentliche Steigerung noch dadurch, dass in der nördlichen Fortsetzung dieser Senke ein ähnliches Gebilde ähnliche Wirkungen erzeugt. Die norddeutsche Tiefebene sendet drei Buchten ziemlich tief in den Wall der deutschen Mittelgebirge herein, so deren Gefüge lockernd und auch die rückwärts liegenden Teile dem Tieflande und dem Meere näher bringend. Dass drei Städte wie Köln, Leipzig und Breslau sich als Zentren dieser Buchten entwickeln konnten, charakterisiert stark genug die Wichtigkeit solcher Bodenformen. Ebenso ist für eine Rangordnung derselben vielleicht bezeichnend, dass die grösste der drei Städte sich in der mittleren Bucht entwickelte, trotzdem sie noch eine so günstig gelegene und auch viel protegierte Konkurrentin, wie es Halle war, aus dem Felde zu schlagen hatte. Schon öfter ist dargestellt worden, was solchen Buchten ihre vor allem verkehrsgeographisch so ausserordentliche Bedeutung verleiht, was insbesondere berechtigt, den in dem Namen Tieflands„buchten" enthaltenen Vergleich zu wagen nicht allein im Hinblick auf die rein äusserliche Formenähnlichkeit, sondern vor allem auch auf mancherlei ähnliche anthropogeographische Wirkungen beider Gebilde, die zuletzt sich auf die Grundthatsache zurückführen lassen, dass der Verkehr möglichst horizontale Bewegungen als am vorteilhaftesten erkennt und dass er solange als möglich Bahnen, die ihm solche gestatten, beibehält. Ebenso sind, meist im Zusammenhang damit, alle die natürlichen Vorzüge, vor allem auch die der Lage, welche speziell die sächsisch-thüringische Bucht zu einem der wichtigsten Verkehrsgebiete Deutschlands machten und dessen zentralste Stadt, Leipzig, zu einer im Laufe der Jahrhunderte fast stets steigenden Bedeutung gelangen liessen, wiederholt schon eingehender erörtert worden.[9]) Für unsere Zwecke genügt es daher, diese derart, als höchste wirtschaftliche Werte

---

[9]) Vgl. neben Taute auch: Heller, die Handelswege Inner-Deutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhunderte u. ihre Beziehungen zu Leipzig; 1884. A. Kirchhoff, die Lagenverhältnisse der Stadt Halle. Mitteilungen des Ver. für Erdkunde zu Halle 1877. K. Hassert, die geographische Lage und Entwickelung Leipzigs. Mitteilungen des Vereins für Erdkunde zu Leipzig 1898.

enthaltend, charakterisierte Bucht als ein Gegenstück der Naabbucht zu betrachten. Wie dort das Hochland, so streckt hier ebenfalls ungefähr unter dem 12° östl. L. das Tiefland einen Zweig zum Fichtelgebirge. Nur in sehr allmählichem Anstiege, wie eine wenig geneigte schiefe Ebene erheben sich die dem Gebirge im N vorgelagerten Hügellandschaften, und weit nach S findet daher der Verkehr der Tiefebene fast hindernislose Bahnen. Die Thäler der Saale, der Elster und der Pleisse geben ihm die Richtung, und es sammeln sich hier die Strassen aus den weiten Gebieten des N und NO, die jetzt die deutsche Vormacht und Deutschlands Hauptstadt tragen, aber auch Strassen von den nicht sehr fernen Meeren, denen, wie wir schon sahen, die grösseren Ströme vor allem dienstbar waren, so dass hier alle die Wirkungen der Ebene und damit auch manche des Meeres bis fast an den Fuss unseres Gebietes herangetragen werden. Tiefland und Alpenvorland nähern sich auf eine Entfernung von nicht sehr viel über 100 km, und die Quellen von Abflüssen der Nord- und der Südabdachung des Mittelgebirgswalles liegen nur wenige Stunden auseinander: dem Nordsüdverkehr ist so von der Natur eine Bahn bereitet, wie sie in gleich grossartiger Einfachheit in dem orographisch so bewegten Mitteleuropa sich erst da wieder findet, wo die dritte der Tieflandsbuchten an der Oder nur durch geringfügige wasserscheidende Höhen von dem Thale der March getrennt ist. Die wahrhaft kontinentale Bedeutung dieser Linie tritt auch sofort klar hervor, wenn man beachtet, dass auf demselben N—S Streifen, dem das Fichtelgebirge angehört, oder doch in seiner nächsten Nachbarschaft Christiania und Kopenhagen, München, Venedig und Rom, der Sund und der Brenner liegen, und dass Berlin nur ein klein wenig seitwärts nach O gerückt erscheint.

Aber auch die Gebiete, die zwischen der Naabbucht und ihrem nordischen Gegenstück an das Fichtelgebirge heranreichen, bringen demselben reiche Beziehungen und geben so seiner Lage erhöhtes verkehrsgeographisches Interesse. Auch hier ein Widerspiel! Streckten sich in longitudinaler Richtung Tiefebene und Hochgebirgsvorland die Hände entgegen, so lehnen sich hier in der Richtung der Breitenkreise zwei Beckenlandschaften, nur durch das Fichtelgebirge getrennt, aneinander: das südwestdeutsche und das böhmische Becken.

Das südwestdeutsche Becken hat im wesentlichen die Form eines mächtigen Dreieckes, das auf der nördlichen Seite die mitteldeutschen Gebirge vom Schiefergebirge bis zum Frankenwald, im SO hauptsächlich der Jura, im W das Lothringer Stufenland begrenzen. Während es demnach nach NO tief hereingreift ins Herz Deutschlands, hat seine südliche

Ecke bequeme Beziehungen zu jener merkwürdigen Senke zwischen dem alpinen und dem französischen Gebirgstypus, welche der Saône-Rhone ihre Wege wies und mittelmeerische Einflüsse mehr als irgend eine andere Stelle des europäischen Bodens tief herein in den Kontinent lenkte. Dazu kommt noch, dass der das Becken durchfliessende Rhein als ein Alpenabfluss dasselbe mit jenem südlichen Hochgebirge verknüpft und in den Thälern seiner Zuflüsse wichtige Pfade hinauf zu den Pässen und hinüber nach Italien führt; dass er aber da, wo er das Becken wieder verlässt, eine zwar enge, aber, weil die einzige, daher um so wichtigere Gasse durch den Mittelgebirgswall zur norddeutschen Tiefebene, d. h. zu ihrem vorgeschobenen Posten, dem rheinischen Tieflandsbusen, öffnet. Nimmt man dazu noch, dass auch die Umwallungen des Beckens reiche Verknüpfungsmöglichkeiten bieten: durch die Senke von Zabern zum Lothringer Stufenland und ins Pariser Becken; durch die mancherlei Durchgänge des Jura zur oberdeutschen Hochebene und zum Hauptweg nach O, zur Donau; durch die hessische Senke endlich nach N und NO ins Thal der Weser und in die Thüringer Gebiete, so ergiebt sich daraus die ausserordentliche Wichtigkeit dieses Beckens als eines mitteleuropäischen Durchgangslandes.

Dasselbe steht aber in engsten Beziehungen zu unserm Gebiet. Denn während die eine der in demselben massgebenden Hauptrichtungen durch den Rhein in seinem Laufe zwischen Basel und Mainz repräsentiert wird, bringt die andere der Main, der grösste Nebenfluss des Rheines, deutlich zur Erscheinung. Er ist aber zugleich, wie bekannt, der wichtigste Abfluss des Fichtelgebirges und sammelt in seinem Becken auch eine Reihe anderer in jenen Gegenden entstehender Gewässer. Der Vereinigungspunkt beider, in dessen Nähe zudem noch drei weitere der vorhin angedeuteten Verkehrsrichtungen münden, „so dass hier büschelförmig die natürlichen Strassenzüge zusammenlaufen, wie an keiner zweiten Stelle Mitteleuropas,“[10]) liegt unter demselben Breitengrade wie das Fichtelgebirge und erhebt dadurch auch die Beziehungen zum W weit über das Mass von Bedeutung, das ein zum Teil schiffbarer Fluss schon an und für sich einer Verkehrsrichtung verleiht. Freilich darf bei einer Abschätzung des Wertes derselben nicht vergessen werden, dass der Main, der durch die eigentümlichen orographischen Verhältnisse des südwestdeutschen Beckens oft gezwungen ist, neue Wege einzuschlagen, wegen seines fast einzigartig gekrümmten Laufes nicht als sehr vorteilhafter Repräsentant jener Beziehungen angesehen werden kann.

---

[10]) Penck, p. 254.

Viel energischer umschlossen und darum auch viel früher als das südwestdeutsche Becken in seiner Eigenschaft als solches aufgefasst ist das böhmische Becken, geologisch ebenso wie orographisch scharf charakterisiert und auch in seiner ganzen Geschichte individualisiert wie kein zweites Land Mitteleuropas, „ein so eigenartiges, vollkommen begrenztes Land, wie es inmitten eines Kontinentes, ohne Meeresgrenzen, überhaupt nur denkbar ist".[11]) Obwohl hydrographisch zu Norddeutschland gehörig, hängt es doch, so lange es geschichtlich hervortritt, aufs engste mit dem Südosten und Osten zusammen. Über die dort scheidende mässig ansteigende Plateaulandschaft drangen die heutigen Bewohner des zentralen Teiles ein und hängen heute noch in breiter Verknüpfung mit Stammesgenossen zusammen; uralte Wege knüpften dort Handelsverbindungen nach Mähren und Ungarn und auch durch die jedem Verkehr günstige mährische Pforte nach Schlesien und Polen.

Die wichtigste Verkehrslinie ist das Thal der Moldau-Elbe; es findet einerseits nach Süden eine bequeme Fortsetzung zur Donau und zum salzspendenden Gebiete der Alpen, andererseits ist es durch das Engthal der Elbe natürlich mit der nordischen Ebene verknüpft. Zu dieser Rinne senken sich die Nebenflüsse und die anderen Verkehrswege, und in jenem Abschnitte, in welchem sich die wichtigsten derselben zum Moldauthale öffnen, erhob sich früh schon das „goldene Prag" zur Beherrscherin Böhmens, nicht nur im politischen, sondern auch in jedem andern Sinne, vor allem auch im wirtschaftlichen. Dort einten sich daher auch die Verkehrsstrassen, die diesen scheinbar so abgeschlossenen Kessel mit dem kulturgebenden Westen und Nordwesten verbanden, um von hier wieder nach Osten auszustrahlen.[12])

Da nun, wo Böhmen am weitesten nach dem mittleren Deutschland eindringt, rührt es an das Fichtelgebirge, und dieses allein scheidet es, wie schon angedeutet, von dem hier nach O weit vordringenden südwestdeutschen Becken, so dass demnach dessen O—W Linie, der Main, berufen erscheint, auch dem nahe an seine Quellen reichenden Böhmen ein Weg nach dem W zu sein und das Fichtelgebirge höchst bedeutungsvoll für in der Richtung der Breiten sich vollziehende geschichtliche Bewegungen zu machen. Die Lage der Mittelpunkte beider Becken macht dies noch deutlicher; denn beide liegen fast genau unter dem von uns als das Fichtel-

---

[11]) H. Schurtz, Die Pässe des Erzgebirgs p. 5. (1891).

[12]) Supan, Die Österreichisch-Ungarische Monarchie. (Kirchhoffs Länderkunde: B. II. Unser Wissen u. s. w. B. II, 1. Teil, 2. Hälfte 1889, p. 146 ff.

gebirge treffend charakterisierend erkannten 50° n. Br.: Prag unter 50° 5′ 19″ und Frankfurt a. M. unter 50° 6′ 43″. Eine direkte Linie zwischen beiden schneidet demnach den zentralsten Teil des Fichtelgebirges und trifft in ihrer östlichen Verlängerung die alte Eingangsstadt und früh wichtige östlichste Handelszentrale dieses Streifens, Krakau (50° 3′ 50″).

Rückschauend auf das bisher Erörterte ergiebt sich: das Fichtelgebirge ist zu einem Übergangs- oder Durchgangsland bestimmt; denn es liegt da, wo vier ausgesprochen individualisierte Landschaften Mitteleuropas aufs engste zusammentreten, gewinnt dadurch Anteil an dem Leben aller und wird Vermittlungszone für die von einem zum gegenüberliegenden Gebiete strebenden Äusserungen kulturellen, vor allem wirtschaftlichen Lebens. Es wird ihm also im reichsten Masse das zu teil, „was der Vorstellung von der Lage eines Ortes einen Inhalt verleiht, der weit über die topographischen Antworten auf die Frage: Wo? hinausgeht“,[18]) eine Reihe von ausserordentlich bedeutungsvollen Beziehungen zu den wichtigsten Teilen des zentralen Europas. Tiefebene und Hochebene und als ihre Hinterländer die Meeresküste und die Alpen nach der einen, das westliche und das östliche Becken Süd-Deutschlands und als deren rückwärtige Verbindungen Ost- und Westeuropa nach der andern Richtung, die sich hier berühren, liegen ja nicht in totem Nebeneinander da, sondern es ist eine lebendige Aneinandergliederung, und Beziehungen zwischen allen, die sich über unser Gebiet hinwegspinnen, können nicht ausbleiben. Charakteristisch ist es auch, dass nicht nur eine Reihe von Staaten: Sachsen, Böhmen, Bayern und thüringische Städtchen, dorthin sich drängen, dort sich anlehnen, zum Teil die von der Natur gegebenen Mulden füllend, sondern dass auch — und das ist, weil ursprünglicher und viel dauernder, weniger der oft etwas willkürlich waltenden politischen Geschichte unterworfen — dort vier Volksstämme an-, ja ineinander sich schieben: Bayern, Franken, Sachsen und Thüringer.

Am elementarsten und anschaulichsten prägt sich die Eigenschaft des Fichtelgebirges als eines Mittelgliedes zwischen verschiedenen Neigungen des Bodens, aus der dann eine Reihe damit verknüpfter anthropogeographischer Wirkungen hervorgehen, aus in seiner Funktion als Wasserscheide. Schon sehr frühe ist Schilderern des „Berges“ als höchst bemerkenswert aufgefallen, dass vier Flüsse von dort nach den verschiedenen Himmelsgegenden enteilen. Um das Wunder noch deutlicher zu machen, wob die allzeit hurtige Phantasie hinzu, dass ein hoch in den Bergen versteckter geheimnisvoller See aller

[18]) Ratzel, Polit. Geogr. p. 236.

vier Flüsse Erzeuger sei. Dadurch erschien ihnen der gewaltig hohe Fichtelberg so recht gestempelt zu einem „Haupte und Gebieter deutschen Landes", ähnlich einem siegreichen Feldherrn, der das umliegende Land dadurch symbolisch seiner Herrschaft unterwirft, dass er nach den vier Örtern der Welt sein eroberndes Schwert schwingt.

Schon der im 15. Jahrhundert thätige Matthias von Kemnat, der in seiner „Chronik Friedrich des Siegreichen" auch den seiner Heimat nahe gelegenen Berg und vor allem seinen Schätzereichtum schildert, erwähnt den See und die aus ihm fliessenden vier Flüsse, und Bruschius, der erste ausführliche Beschreiber des Fichtelgebirges, besingt diese Merkwürdigkeit 1592 folgendermassen:

Moenus ubi pater et cum Sala nobilis Egra
Et Nabus ex uno monte lacuque fluunt,
Quatuor in partes abeuntia flumina mundi,
Quorum Albis bibit et Rhenus et Ister aquas.[14])

Sind wir auch gewohnt, derartige Naturwunder mit etwas nüchterneren Augen zu betrachten, so sind uns doch die vier Flüsse ein prägnanter und interessanter Ausdruck der Thatsache, dass vier auf grössere Entfernungen hin sich erstreckende Bodenneigungen hier beginnen, und dass damit die vier Endpunkte naturgegebener Bahnen für alle geschichtlichen Bewegungen aneinander rühren und zum Übergang einladen.

Freilich gehören zwei von diesen Flüssen, Saale und Eger, einem und demselben Stromgebiet an, so dass zur Elbe strebende Bewegungen zwei Wege angedeutet fanden, was eine Schwächung der Bedeutung des einen zur Folge haben musste; diese musste sich wahrscheinlicher bei der Eger, als bei der Saale offenbaren, da erstere nur zu einem beschränkten Gebiete, das der Oberlauf der Elbe beherrscht, führt, und da wegen der kräftigen Umrandung desselben im O eine Fernwirkung in gerader Richtung über die Elbe hinweg sehr erschwert war. Der Nordweg dagegen führte zum Mittel- und Unterlauf der Elbe und damit zur kaum begrenzten Ebene. Dass die Saale denselben freilich sozusagen nur andeutet, indem sie eine Bodensenkung nach N beweist, wird durch die eigentümliche Beschaffenheit ihres Oberlaufes erklärt; wir werden später noch davon zu sprechen haben. Die Elster und auch die Pleisse übernehmen bald sozusagen vikarierend ihre Funktionen.

Noch ein anderer Unterschied ist charakteristisch und lehrreich. Die nach N und nach S weisenden Flüsse treffen die

[14]) Vgl. Quellen und Erörterungen zur bayrischen und deutschen Geschichte, B. II. Des Matthias von Kemnat Chronik Friedrich I. des Siegreichen; für Bruschius: Ausführliche Beschreibung des Fichtel-Berges in Norgau liegend u. s. w. Leipzig 1716.

Gebiete, für deren Verknüpfung mit unserm Gebiete sie uns Symptome sind, an Stellen breitester Entfaltung, gleichsam an Achsen derselben. Sie müssen so theoretisch als Sammellinien eines ausgedehnten Gebietes, als Fortsetzung des nach allen Seiten verknüpfungsreichen Weges durch die Mitte eines Verkehrsgebietes gelten und dadurch erhöhte Bedeutung gewinnen.

Die nach O und W ziehenden Abflüsse dagegen bahnen sich ihre Wege ziemlich am Rande ihrer Becken, erscheinen demnach excentrisch, nach N verschoben, fassen daher auch nicht die ganze Bewegung in sich zusammen, sondern müssen einen Teil derselben an weiter südlich sich entwickelnde, in westlicher oder nordwestlicher Richtung zum rheinischen, in östlicher zum böhmischen Verkehrszentrum streichende Verkehrswege abgeben.

Dieser Unterschied der longitudinalen und latitudinalen Verkehrswege kann sich demnach auch in einem Wertunterschiede derselben geschichtlich ausprägen.

2. Der die Verkehrsbedeutung des Fichtelgebirges beeinflussende Gebirgsbau Mittel-Europas.

Um die in der Lage des Fichtelgebirges begründeten Beziehungsmöglichkeiten nicht allein nach ihrem aus der Zonenlage apriorisch deduzierten Werte, sondern nach ihrer thatsächlichen Bedeutung zu erfassen, suchten wir vor allem die natürlichen Gebiete zu erkennen, welche die Lage zu einer charakteristischen und verkehrsgeographisch wirksamen machen. Wollen wir im folgenden das Bild des dadurch wirklich Gegebenen noch etwas genauer zeichnen, so müssen wir etwas länger bei der damit schon herbeigezogenen und auch so schon öfter gestreiften zweiten Bedingung jeder Verkehrsmöglichkeit, den orographischen Verhältnissen, verweilen und besonders die die einzelnen Naturgebiete scheidenden Höhen, die den Verkehrswert des Fichtelgebirges je nach ihrem eigenen mehren oder mindern, in den Kreis unserer Betrachtungen ziehen.

Hochgebirge schaffen nicht nur dadurch polarähnliche Verhältnisse, dass sie anökumenische Gebiete mitten in Zonen intensivster Bewohnung hereinlegen, sondern auch dadurch, dass sie einen hohen Grad von Unwegsamkeit aufweisen. Glücklicherweise ist der Wall der höchsten Erhebungen selten auf sehr lange Strecken undurchbrochen, und Pässe ermöglichen meist einen das Gebirge querenden Verkehr. Aber diesem sind durch sie ganz bestimmte, unwandelbare Bahnen angewiesen, und er kann nur, wenn der Pässe viele sind, wie in manchen Teilen der Alpen, aus den gegebenen Wegen den auswählen, der nach Herkunft und Ziel des Verkehrsstromes am zweckmässigsten

erscheint. Das Verkehrsnetz wird unter solchen Verhältnissen fast immer ziemlich weitmaschig sein; in grossen Zügen, die wegen ihrer Jahrhunderte hindurch gleichbleibenden oder nur gelinde schwankenden Bedeutung etwas wie einen Abglanz der monumentalen Ruhe, der „Ewigkeit" der Hochgebirgsnatur in sich tragen, werden sich die einzelnen Routen des Grossverkehrs vor unseren Augen entrollen; sie werden sich scharf abheben von den Touristen- und Jägerpfaden nicht nur, sondern auch von den Wegen und Strässchen, die, lokalem Verkehre dienend, hineinführen in die einzelnen Thälchen, auch wohl ins Nachbarthal hinübersteigen und in ihrem Verlaufe all die Kleinformen einer so bunten und abwechselungsreichen Natur widerspiegeln.

Mittelgebirge, als deren Typus wir die deutschen hinnehmen wollen, unterscheiden sich dadurch von den höchsten Erhebungen der Erde, dass sie nirgends absolut unwegsam sind. Wenn die Wege hier Höhen, die in den Hochgebirgen willkommene und vielgesuchte Pfade sind, meiden, so geschieht dies nur, weil der Verkehr in jeder Form nicht allein darnach trachtet, gewisse Ziele zu erreichen, sondern auch darnach, dass dies mit möglichst wenig Aufwand von Kraft geschehe. Demnach wird der an und für sich beste Weg, der geradlinige, dann unrentabel, wenn er mit unverhältnismässig grossen Opfern an Kraft und Zeit erkauft werden müsste. Ein Kompromiss ist die Folge: der beste Weg ist der, welcher Kürze und Bequemlichkeit am weitgehendsten vereint.

Nun können zum ersten zwar die Ziele, die über ein nur etwas ausgebreitetes Mittelgebirge hin erstrebt werden, sehr verschieden sein, und dies würde nach dem vorhin Gesagten einen grösseren Reichtum an Wegen, ein viel engmaschigeres Netz derselben ergeben als im Hochgebirge. Andererseits ist aber der bequemste Weg meist der, welcher die geringste Steigung zu überwinden hat. Der Verkehr wird deshalb gern nach möglichst horizontalen Bahnen trachten, die Höhenzüge, wo es mit dem Grundsatz der Kürze vereinbar ist, meiden oder, wo er sie zu überschreiten gezwungen ist, dies auf dem kürzesten Wege senkrecht zum Streichen derselben versuchen, gleich dem Wasser, das harte Schichten durchbrechen muss;[1]) vor allem wird er auch, wo es möglich ist, die natürlichen Hereinragungen einer sanfteren Neigung des Bodens in die Regionen der Steilabhänge, die Thäler, für seine Zwecke benützen, sofern sie nicht durch zu grosse Enge, durch dem Verkehr abholde Bodenbeschaffenheit und ähnliches als ungastlich erscheinen. Aus diesen Gründen werden wir doch

[1]) Vgl. v. Richthofen, Führer für Forschungsreisende p. 170 u. Ratzel, Anthropo-Geogr. II. p. 534.

wieder auch das engmaschigere Verkehrsnetz der Mittelgebirge in starker Abhängigkeit von den Formen der Erdoberfläche sich entwickeln sehen. Dass er dabei freilich nicht lediglich den mechanischen Gesetzen des Wassers folgt, deuteten wir einleitend schon mit einem Worte Hettners an. Das Wort Cottas: „Der Verkehr senkt sich wie eine Flüssigkeit von den Höhen in die Tiefen“ [2]), enthält eben einen Vergleich, der als solcher schon wie alle Vergleiche hinkt, der aber noch mehr an erklärendem Werte durch den sehr nahe liegenden Gedanken verliert, dass der Verkehr zuerst doch in den allermeisten Fällen, bevor er dem Wasser gleich die Berge herabfliessen kann, zu ihnen emporsteigen muss, und dass daher seine ideale Bahn im Gebirge nicht die oben steile Erosionskurve,[3]) sondern die schiefe Ebene ist, der zuliebe er öfter Thalungen meiden wird.

Die Funktionen der Bodenformen für den Verkehr sind also im Mittelgebirge hauptsächlich zweifacher Art: die Wege erhalten durch sie für kürzere oder längere Strecken ihre Richtung, und sie werden, während sie sich im Ideal der Wegsamkeit, einer weiten Ebene, zerstreuen würden, hier zusammengefasst, um so stärker, je kräftiger die Profilierung des Bodens ist. Eine Wirkung von Lage und Bodengestalt zugleich ist die meist bald eintretende Differenzierung im Wegenetz, die wichtige von weniger bedeutenden Wegen scheidet: der Weg wird dem intensivsten Verkehre dienen, der die wichtigsten Ziele auf den bequemsten Wegen verbindet. Freilich das Streben nach bequemen Pfaden wird vor allem in Zeiten niederer Verkehrskultur ausschlaggebender gewesen sein als die Lage der kürzeren. Denn der durch Benutzung der letzteren erzielte Gewinn wird um so weniger bedeutend, die zur Erreichung der bequemeren Strassen notwendigen Abweichungen immer unwichtiger, je entfernter die Ziele sind. Dazu kommt, dass die „Überwindung des Raumes an sich“ schon sehr viel Zeit kostete. „Die Wege konnten zwischen den weit auseinander liegenden Orten nur weit sein und schwankten gar sehr um die kürzeste Linie.“ [4]) Aber die Überwindung des Raumes forderte an sich auch schon sehr viel Arbeit, und daher wurde wiederum öfter ein kurzer Weg gewählt, den der heutige Verkehr als zu beschwerlich umgeht. Denn „um so weniger fielen — damals — die Schwierigkeiten ins Gewicht, die auf beschränkten Gebieten zu überwinden sind. Diesem Gesetze folgend, suchten die alten Verkehrswege weniger ängstlich als die neueren die starken Steigungen zu vermeiden.“ [4]) Für lokale

[2]) Nach Zoepfl, Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung. Leipzig 1894.
[3]) Supan, Physische Erdkunde, 2. A. p. 382.
[4]) Ratzel, Politische Geographie p. 414.

Erscheinungen siegte also wieder oft die einen kürzeren Weg gewährende Lage über die günstigere Bodenbeschaffenheit.

Nach diesen allgemeinen Erörterungen, welche die wichtigsten Beeinflussungen der Organe des Verkehrs durch das Mittelgebirge darzustellen versuchten, wenden wir unsere Blicke wieder der Wirklichkeit zu. Wir gewinnen dadurch zugleich einen Prüfstein für jene theoretischen Ergebnisse, zunächst freilich nur für einen Teil derselben. Ein anderer reicht über die uns fürs erste interessierende Frage nach der Einwirkung der dem Fichtelgebirge benachbarten Gebirge auf dessen Verkehrsbedeutung schon hinaus.

Wie uns die nach vier Himmelsgegenden vom Fichtelgebirge rinnenden Flüsse das am deutlichsten sichtbare Zeichen für ebensoviel dort sich treffende Absenkungen waren, so kann eine andere Berühmtheit dieser Berge als ein der allem Wunderbaren und Kuriosen geneigten Naturanschauung früherer Jahrhunderte adäquater Ausdruck für eine weitere charakteristische Eigenschaft desselben hingenommen werden: Auch vier Gebirge sollten hier ausstrahlen und zwar zwischen den Flüssen nach den vier Nebenhimmelsgegenden; das Fichtelgebirge galt daher „als der eigentliche Angelpunkt Deutschlands".[5]) Die Wissenschaft hat auch diesen Ruhmestitel des Gebirges schon ziemlich lange zerpflückt, seines etwas mystischen Glanzes entkleidet; aber doch musste sie auch in ihm einen berechtigten Kern anerkennen: das Fichtelgebirge erscheint auch ihr noch als ein wichtiger Kreuzungspunkt der zwei auf deutschem Boden so deutlich hervortretenden Gebirgsrichtungen, die wir am einfachsten nach zwei ihrer Vertreter als die sudetische und die erzgebirgische unterscheiden, als „mitteldeutscher Gebirgsknoten" (Penck) und als eine Gegend, in der sich vier der bedeutendsten Erhebungen unseres Vaterlandes sehr nahe treten. Unter anderer Form sind diese letzteren uns schon entgegengetreten: als die Ränder und Scheiden der vier ans Fichtelgebirge rührenden Mulden und Buchten. Denn nicht über flaches, kaum Hügelland zu nennendes Terrain hinweg steht jede der letzteren mit ihren Nachbarn in Beziehung, sondern kräftig modellierte Höhenzüge bilden eine energisch hervortretende Grenze, die auch dem Verkehr hin und her manches Problem stellt, hier zur Benutzung einladet und dort dieselbe schwer macht, hier Randstrassen an ihrem Abhange hin entstehen lässt, dort Wege zum Abbiegen und Ausweichen veranlasst.

Da zieht zunächst ein Waldgebirge in einer langen Linie von SO nach NW. Über 400 km liegen zwischen der Gegend

---

[5]) Penck, p. 297.

von Linz, wo an der Donau seine Richtung sich ändert, bis zum Werradurchbruch; erst hier verdeutlichen Höhenzüge einer anderen, nordsüdlichen, Streichrichtung auch eine andere Landschaftsgliederung. Quer zieht es über vier Längen- und über $2^1/_2$ Breitengrade hinweg als die Gebirgsdiagonale eines gewaltigen Viereckes von etwa 300 km Seitenlänge, sowohl für den N—S-, wie auch für den O—W-Verkehr eine stets zu berücksichtigende Naturgegebenheit. Betrachten wir dieselbe in denjenigen ihrer Eigenschaften, die den Verkehr zu beeinflussen imstande waren und sind, etwas genauer.

Ein Blick zeigt schon, dass der ganze Gebirgswall in zwei nur lose verknüpfte Teile zerfällt. Der südöstliche Flügel, der Böhmerwald, übertrifft den nordwestlichen nicht nur an Länge, sondern meist auch an Breitenausdehnung und Höhe, ist auch in Entstehung und Bau vollständig von seinem Gegenstück verschieden. Ein uraltes Gebirge, zusammengesetzt aus einzelnen langgedehnten Rücken, legt sich sein südlichster Teil in einer Breite bis zu 70 km herein zwischen das böhmische Becken und das bayerische Alpenvorland. Die wichtigsten Pässe, der von Kuschwarda und der von Eisenstein, finden sich in Höhen von über 900 m und wurden deshalb, und da die Wege über sie nicht einen, sondern mehrere Rücken zu überschreiten haben, nie von Strassen, die auch den Grossverkehr anlockten, benützt, obwohl schon sehr frühe Saumtiere meist mit Salz aus Bayern sie begingen. Der von Süden über die Alpen herkommende Verkehr wurde demnach nicht versucht, vom bayerischen Alpenvorlande nach Böhmen zu jener natürlichen Nordstrasse, die das Moldau-Elbethal bietet, überzutreten, sondern er zog westlich des Böhmerwaldes nach N.

Der Südwestabhang des südlichen Teiles dieses Gebirges weist auch auf eine lange Strecke der Donau und mit ihr der bedeutendsten OW-Strasse im nördlichen Alpenvorland den Weg. Verliefe nun eben dieser Abhang die ganze Erstreckung des Waldes in gerader Richtung weiter, so würde dadurch wohl an ihm entlang ein bedeutender Verkehrsweg vom Scheitelpunkt der Donau zum oberen Main, wo er aus der Fortsetzung dieses Bergwalles heraustritt, und zur oberen Weser erzeugt worden sein, eine Randstrasse, analog der schon erwähnten nördlich des Erzgebirges oder der Bergstrasse.[6]) So aber sehen wir, dass der südliche und der nördliche Teil des Böhmerwaldes untereinander in der Richtung divergieren. Der südliche ist stärker nach W, der nördliche stärker nach N gewendet. Dazu liegt dem

[6]) Vgl. Ratzel, Polit. Geogr. p. 650: In dem Bestreben, die Vorteile des Tieflandes soweit wie möglich an das Gebirge heranzutragen, nähern sich die Wege dem Rande des Gebirges und sammeln dort die aus den Thälern und Pässen kommenden kleineren Adern.

südlichen der „Vordere Wald“ breit vor, drückt gleichsam die Donau vom eigentlichen Hauptkamm weg und mit ihr auch den von SO herkommenden Verkehr, dem er, über sich hinaus noch wirkend, Richtung zwar auch noch zum Main, aber zu dessen mittlerem Abschnitte giebt, so dass von dem weiter nördlich hinstreichenden Gebirge, also auch dem Fichtelgebirgswestabhang, ein Teil des Verkehrs, der sich sonst ihm entlang wohl hinschieben würde, abgelenkt wird.

Der nördliche Teil des Böhmerwaldes, der Oberpfälzer Wald, ist durch „eine etwa 20 km breite Einsenkung, die in Form eines welligen Hügellandes die Gebirgsumrandung Böhmens völlig unterbricht“,[7]) von dem südlichen deutlich getrennt. In etwa 425 m Höhe führt eine natürliche Strasse bequem nicht nur die aus dem hier nach N vorstossenden Alpenvorlande, sondern auch die von W kommenden Strassen nach Böhmen (von Furth nach Taus). Aber sie liegt etwas weit hinter dem Vorderen Wald zurück und erscheint so zwar für den Verkehr aus Bayern nach Böhmen, der die weiter südlich sich öffnenden hochgelegenen Pässe gern meiden wollte, höchst willkommen, wie denn auch eine uralte Strasse hier Regensburg und Prag verband; aber den über Böhmen hinaus oder auch nur den in die nordwestliche Ecke des böhmischen Beckens ziehenden Verkehr vermochte sie nur in geringem Masse anzuziehen. Um so wichtiger war sie von je her für den W—O Verkehr. Der Oberpfälzer Wald freilich ist geeigenschaftet, mit ihr dafür in Wettbewerb zu treten. Seine Pässe sind zwar noch bedeutend höher; aber doch überschreitet keiner die 700 m-Linie, und die Erhebung selbst hat vor allem an Breitenausdehnung bedeutend verloren; sie ist „auf 75 km Länge eine nur wenige Stunden breite Gebirgskette“. Über sie fanden Wege in Einsattelungen Raum, die aus dem weiherreichen Thal der oberen Naab an den von den Höhen kommenden kleineren Flüsschen, der Pfreimt, der Waldnaab, der Wondreb, emporstiegen und denen dann östlich des Kammes die weithereingreifende Mies und ihre Nebenflüsse Richtung gaben und sie zunächst in dem wichtigen Knotenpunkte Pilsen sammelten. Die Strassen von Waidhaus über Pfraumberg nach Haid, von Bärnau nach Tachau, von Tirschenreuth nach Plan gehören hierher. Sie alle vermochten einen Teil des aus dem südwestdeutschen Becken nach Böhmen ziehenden Verkehrs anzulocken; aber auch sie kamen für den Nord-Südverkehr kaum in Betracht, da sie senkrecht auf dieser Verkehrslinie stehen. Dies Zurückweisen des meridionalen Verkehrs ist demnach ein Charakteristikum des ganzen Böhmerwaldes.

---

[7]) Vgl. für Böhmerwald: Supan, Österreich-Ungarn, p. 109 ff.

Der Nordwestflügel des Querwalles, der Thüringer Wald, der, wie schon erwähnt, enge mit dem Frankenwald verwachsen ist, zieht als ein zirka 110 km langer, die umliegende Landschaft 400—500 m überragender Höhenzug nach N W. Seine höchsten Erhebungen sind in der Mitte, wo sie im Beerberg bis auf 983 m anschwellen, wo die Kammlinie nicht unter 800 m herabgeht und im Mittel 840 m erreicht. Dann erniedrigen sich die Höhen beträchtlich, und wenn sich auch der Rücken des Inselsberges nochmals bis zu 916 m emporwölbt, so beträgt die mittlere Kammhöhe doch nur noch etwa 600 m, um dann gegen das Durchbruchsthal der Werra hin noch viel bedeutender zu sinken, so dass diese in einem nur wenig über 200 m liegenden Thal das Gebirge abgrenzend umfliesst.[8]) So ist der Thüringer Wald zwar „einem Riegel gleich gegen die Hauptverkehrsrichtung vorgeschoben" und wirkte auch in ältester Zeit „als Waldgebirge in voller verkehrshemmender Bedeutung"; [9]) aber bei der Schmalheit des ganzen Mittelgebirgszuges, sowie bei dem der Ausbildung des Verkehrs im ganzen sehr förderlichen Verlauf der Thäler war ziemlich leicht möglich, was bei der doch bedeutenden Längsausdehnung des Gebirges auch frühzeitig als notwendig erschien, eine Durchbrechung desselben an verschiedenen Stellen. Bald fanden wichtige Heer- und Handelsstrassen aus Süd- nach Norddeutschland durch das Gebirge Wege, sogar über den höchsten zentralen Teil, wie die alte von Suhl nach Crawinkel-Erfurt ziehende „Leubenstrasse". Wenn demnach der Thüringer Wald auch nicht dadurch die Verkehrsbedeutung der Fichtelgebirgs-Umgebung steigert, dass er sich neben dieselbe als ein dem Verkehr vollkommen feindliches Gebiet legt, so ist doch schon dies eine Werterhöhung, dass nach N W hin für jeden diese Richtung kreuzenden Verkehr ein ihn mindestens ebenso wie das Fichtelgebirge hemmendes oder erschwerendes Bodenrelief Naturgegebenheit ist.

Für eine Randstrasse am südlichen Abhang des Waldes zeigt vor allem das demselben zum Teil parallele Werrathal eine dieser Richtung günstige Neigung des Bodens an. Als dritter der deutschen Tieflandströme nähert sich hier die Weser ganz beträchtlich dem mitteldeutschen Gebirgsknoten, und zwischen dem südlichsten Punkte des Werrathales und dem nächstgelegenen des Mainthales, der zugleich dessen nördlichster ist, liegen nur etwa 32 km. Eine natürliche Verknüpfung nicht nur der von der Weser durchströmten deutschen Mittelgebirgslandschaft, sondern auch der Nordsee mit unserem Gebiete

[8]) Regel, Thüringen I, p. 47 ff. und [9]) Entwicklung der Ortschaften im Thüringerwald. Petermanns Mitteilungen, Erg. Heft 76, p. 6 ff.

scheint damit um so mehr gegeben, als auch die von der Werra zunächst durchflossene „Gebirgsvorstufe“ „durchaus als Hochfläche, die allerdings nach O durch weit fortgeschrittene Thalbildung und Abtragung starke Veränderungen erlitten hat, angelegt ist“[10]) und also ein dem Verkehr nicht ungünstiges Terrain bietet. Aber einmal findet eine solche Randstrasse nach SO hin keine stark ins Gewicht fallende Fortsetzung (vergl. Seite 86); zum andern ist die Bedeutung der Weser als des kleinsten und wasserärmsten der drei hier in Betracht kommenden Tieflandströme an und für sich schon geringer; zum dritten wird sie durch Thatsachen der Morphologie des deutschen Bodens noch verringert. Denn zu beiden Seiten des Stromes baut sich das Mittelgebirge am weitesten hinaus in die Ebene, drängt diese weit nach N zurück, schafft ein Gebiet, das zwar nirgends verkehrsfeindlich ist, das vielmehr in seinen verschiedenen kleinen Thallandschaften höchst willkommene Durchgangsbecken enthält, das aber nimmer eigene bedeutende Werte für den Verkehr schaffen, oder doch den Verkehr weiter Hinterländer wie in einem grossen, geräumigen Hafen sammeln konnte. Es ist eine Gegend mit kleiner Gliederung, und etwas klein und zierlich erscheinen daher auch alle ihre Funktionen. Auch das darf übrigens nicht übersehen werden, dass eine neue, im Thal- und Hügelbau des mittleren Deutschland dort sich offenbarende Richtung, die als die rheinische Streichrichtung meist bezeichnet wird und die ihren verkehrsgeographisch bedeutungsvollsten Ausdruck in der hessischen Senke findet, im NW des Thüringer Waldes ein Umbiegen, ein Ablenken der Richtung nach N verursacht, und „jede Ablenkung der geschichtlichen Bewegung bedeutet zugleich eine Schwächung ihrer Energie“.[11])

Im nördlichen Teile des Oberpfälzer Waldes zeigen sich anstatt der Falten, die bis hierher in langen Isoklinalen nach NW streichen, plötzlich solche, die nach NO gewendet sind,[12]) und im Fichtelgebirge spricht sich diese neu auftretende Streichrichtung jedem sichtbar im Verlauf von kräftig hervortretenden Höhenzügen aus. Es kreuzt sich nämlich hier, also etwa in der Mitte des vorhin erörterten SO — NW-Zuges, mit diesem die andere deutsche Gebirgsrichtung, und der typische Vertreter derselben, das Erzgebirge, steht hier ungefähr senkrecht auf dem ersteren und streicht in langer Linie nach NO. Dieses Gebirge kann im allgemeinen als eine von N nach S ansteigende Hochebene betrachtet werden, die nach S steil abfällt.[13]) Bei

[10]) Regel I, p. 51.
[11]) Ratzel, Anthropo-Geographie.
[12]) Supan, a. a. O. p. 111.
[13]) Schurtz, Pässe des Erzgebirgs p. 5.

einer Länge von etwa 140 km erhebt es sich auf ungefähr 100 km über die 800 m Isohypse (nach Süssmilch - Hörnig), so dass seine mittlere Sattelhöhe von Pröschold auf 810 m berechnet wurde.[14]) Wegen dieser immerhin bedeutenden Erhebung und einer verhältnismässig geringen Schartung (nach Pröschold mittlere Schartung 66 m), vor allem aber wohl wegen des schwer zu überwindenden Steilabfalles zum Thal der Eger „mussten die Gebirgswege immer von mehr lokaler Bedeutung sein und können nicht unter die grossen Strassen des Weltverkehrs gerechnet werden,"[15]) wenn das Gebirge auch frühe schon von dem aus Böhmen vor allem nach der salzspendenden Gegend von Halle strebenden Verkehr überschritten wurde. Vergisst man bei Konstatierung dieser Thatsache nicht, dass auch das Erzgebirge ungefähr quer zu der für jeden Verkehr Mitteleuropas so wichtigen N—S-Richtung steht, so ergiebt sich daraus, wie wichtig die Gegenden sein mussten, wo es umgangen werden konnte: im O das tief eingeschnittene Elbethal und noch weiter östlich die Pässe der Lausitz, und im W die Umgegend des Fichtelgebirges. Diese war um so wichtiger, da zu ihr hin der aus dem N kommende Verkehr am Erzgebirge, dessen Streichrichtung entsprechend, gleichsam herabglitt, wie ja auch der Böhmerwald, der südliche Schenkel des an das Fichtelgebirge hier sich anschliessenden Gebirgswinkels, die N—S-Wege energisch nach W, also in die Zone des Fichtelgebirges, ablenkte.

Noch verstärkt wird die Abweisung jedes N—S-Weltverkehrs durch das Erzgebirge dadurch, dass seinem mauergleichen Steilabfall gegenüber sich ein neues Verkehrshindernis auf ziemlich lange Strecken hin auftürmt. Über dem tief eingebrochenen Egerthal, dessen mittlere Höhe im Egerer Becken etwa 440 m beträgt, erheben sich im S wieder Höhen, zum Teil Reste der hier eingebrochenen Massen, wie die einförmige Granitmasse des Karlsbader Gebirges und der steil zur Eger abfallende Kaiserwald, zum Teil Zeugen einer gewaltigen, mit jenen Einbrüchen jedenfalls in innigem Zusammenhang stehenden Vulkanthätigkeit, der Duppauer Basaltstock und weiterhin das Leitmeritzer Mittelgebirge.[16]) Vom nördlichsten Böhmerwald, an den sich diese Parallelhöhen des Erzgebirges im W anlehnen, sind sie durch die zirka 600 m hohe Einsattelung von Sandau-Königswart geschieden; sonst erheben sie sich meist über 700 m mit Wölbungen bis zu fast 1000 m. Weiter im O führt allerdings die weite und tiefe Saazer Senke (Saaz 233 m) bequem nach dem zentralen Böhmen.

[14]) Pröschold, bei Stange, Orometrie des Thür. Waldes.
[15]) Schurtz p. 10.
[16]) Supan, Österreich-Ungarn p. 116 ff.

Dieses Bergland ist aber nicht allein deswegen von Bedeutsamkeit, weil es die verkehrshemmenden Eigenschaften vor allem des westlichen Erzgebirges verdoppelt, sondern auch deshalb, weil es den Wert des Egerthales als Bahn für den Grossverkehr, den dieses als das weiteste Hereingreifen des oberen Elbegebietes nach dem zentralen Mitteleuropa und zum rheinwärts führenden Mainthal voraussetzen lässt, bedeutend vermindert. Nicht nur engt es die Eger, nachdem diese das kleine, 25 km lange, zum Teil sumpfige Egerer Tertiärbecken durchflossen hat, bedeutend ein, so dass bei Elbogen ein sehr enges Durchbruchsthal die Strasse nicht mehr aufzunehmen imstande ist. Die südlichen Höhen drängen auch den Fluss oberhalb Kaaden so weit nach N bis hart an den Fuss des Erzgebirges, dass sein Thal dadurch noch mehr zu einem nur in seinen einzelnen Abschnitten für den lokalen Verkehr Bedeutung erlangenden Randwege Böhmens wird, den die nach dem Herzen Böhmens zielenden Strassen frühzeitig verlassen müssen, ein Umstand, der seiner Rückwirkungen wegen den O—W-Verkehr vom Eger- ins Mainthal und umgekehrt zu steigern sicher nicht geeigenschaftet erscheint.

Um so wertvoller erscheint es, dass der Nordabhang des Erzgebirges, das in breiten Bodenwellen sich sehr allmählich erniedrigt, bequemste Gelegenheit für eine dem Erzgebirge parallele Randstrasse bietet. Diese konnte nicht nur den Verkehr aus dem Mainthal, der an und für sich schon jenen Gegenden und ihren Hinterländern zustrebte, aufnehmen, sondern zog auch den an, der die Passage durch das gebirgumrandete Böhmen, das zudem noch zum grösseren Teil von einer fremden Nation bewohnt ist, scheute und daher dasselbe im N umging.

Den eigentümlichsten, von den bisher erörterten ziemlich stark abweichenden Verhältnissen begegnen wir im Westen und Südwesten unseres Gebietes. Das Gegenstück des böhmischen, das südwestdeutsche Becken, wird dort auf seiner südöstlichen Seite durch den Franken-Jura vom Alpenvorland geschieden. Aber während die anderen Gebirge, denen wir bisher als zwei Becken trennende Höhenzüge begegneten, eine meist deutlich ausgesprochene Kammbildung aufwiesen und sich zugleich durch ihre Eigenschaft als Wasserscheide selbst deutlich als Trennungsfaktoren kennzeichneten, finden wir hier nichts ähnliches. Ein vom Aussenrande des Gebirges langsam ansteigendes Plateau, das nur hier und da zur langen Bruchlinie der Donau auch wirklich steil abbricht, fällt nach innen in meist stark geneigten Gehängen, manchmal in fast oder ganz senkrechten Kalkwänden für gewöhnlich ins Gebiet des Keuper ab. Die Thäler dieser Innenseite sind sehr oft

kurz, schluchtenartig, sehr wasserreich, an steilen Berghintergründen endend, also wohl landschaftlich von hohem Reiz, aber für den Verkehr fast unbrauchbar, die Hochflächen von Natur aus sehr wasserarm, meist steril und rauh, also auch nichts weniger als verkehrsfreundlich.

Als sehr wichtig erscheint, dass dieses breite Plateau nicht Eine Richtung beibehält, sondern, nachdem es zuerst auf etwa 250 km in SW—NO Richtung hinzog, sich plötzlich nach N, ja sogar nach NNW wendet, so dass es dort also fast parallel vor allem dem nördlichen Teile des Böhmerwaldes verläuft. So legt es sich wie ein Arm im S und O um das südwestdeutsche Becken und scheint es durch seinen Steilabfall und seine breite, unfreundliche Hochfläche ziemlich energisch vom Alpenvorlande zu trennen.

Aber ein Blick auf die hydrographischen Verhältnisse dieses Gebietes zerstört diese Auffassung vor allem für den östlicheren Teil des Beckens. So leicht ist die Verknüpfung zur Donau, dass ein beträchtliches Stück des Beckens durch den Jurawall hindurch seine Gewässer zur Donau schickt, so dass die Wasserscheide im Innern des Beckens verläuft. Ja, an einer Stelle schuf der Einbruch des Rieses eine fast vollständige Unterbrechung der Jurahöhen, und nur in dem kaum 1 Stunde langen Durchbruchsthal der Wörnitz bei Harburg zeigt sich noch, dass die Gewässer hier ein wohlumrandetes Gebiet verlassen. Ferner lehrt uns die Geologie, dass die Donau selbst im älteren Quartär einen Ast quer durch den Jura hindurch ins fränkische Becken schickte,[17]) und heute noch entspringt unmittelbar neben der vom nördlichen Keuperlande kommenden Altmühl, der ausserdem noch zwei ebenfalls den Jura querende Nebenthäler tributär sind, die schwäbische Rezat in nur 5 m höherem Niveau bei Treuchtlingen; „mächtige Geröllablagerungen bezeugen noch heute, dass hier vordem eine Wasserverbindung existierte.“[18]) Erwähnen wir noch, dass schon vor 1000 Jahren der Gedanke einer Kanalverbindung zwischen Donau und Rhein entstehen und vor über 50 Jahren auch durchgeführt werden konnte, so wird dies genügen, um zu zeigen, wie leicht es auch dem Verkehr werden musste, aus dem Alpenvorlande Wege nach N durch den Jura zu finden, wie wenig letzterer imstande war, den Wert der östlich von ihm sich öffnenden Naabbucht als Südnordweg durch seine negativen Eigenschaften zu erhöhen und ebensowenig die von SO kommende und nicht weit von Regensburg an die Gebirgsumrandung herantretende Strasse des Donauthales abzuweisen und etwa im Naabthal aufwärts zum oberen Main zu zwingen.

[17]) Penck p. 168.
[18]) Ebenda p. 225.

Nun ist aber der Jura nur eine der verschiedenen Stufenlandschaften des Beckens; eine ähnliche, freilich nicht so deutlich hervortretende bildet im Innern des Beckens der Keuper, und sie verläuft parallel dem nördlichen Teil des Jura, schliesst also mit ihm ein Becken 2. Ordnung ein, das als das fränkische bezeichnet wird; die Rezat-Regnitzlinie markiert dessen Längsachse, die parallel zur Naabsenke, aber mit entgegengesetzter Neigung verläuft, und durchschnittlich nur 80 km von ihr entfernt ist. Sie wird besonders wichtig dadurch, dass sie nicht nur im Main- und Itzthal eine Fortsetzung nach N zur Werra und bis hinein in die Gehänge des Thüringer Waldes findet, sondern weil auch der in ihrer südlichen Fortsetzung mündende Lech geradeswegs hinaufführt zum Hochgebirge. Die weiter östlich sich bietenden Naturbahnen dagegen, die Thalwege der Isar und des Inn, biegen nach O ab, verlängern also die Wege und zerreissen die N—S Linie der Naab. Es erscheint demnach das Rezatbecken als eine zudem von der Natur noch sehr begünstige Konkurrenzbahn für den S—N-Verkehr neben dem Naabthal, der schon die Thatsache der westlicheren Lage auch einen anthropogeographisch begründeten Vorteil verleiht.

Von besonders grossem Einfluss auf die verkehrsgeographischen Verhältnisse des Fichtelgebirges erscheint dadurch der nördlichste Teil des fränkischen Jura. Das Pegnitzthal hat in die Juragehänge eine tiefe und ziemlich breite Bresche gelegt und einen senkrecht auf das Regnitzthal treffenden OW-Durchgang geöffnet. Nördlich desselben treten die Kalkberge wieder weiter nach W vor, nähern sich also wieder dem Südnordthale und verlaufen in einem vor allem im nördlichsten Abschnitte sehr deutlichen Steilabfall in meridionaler Richtung ein gutes Stück über den 50.° hinaus. Hier wird also die alte Darstellung von den vier vom Fichtelgebirge ausstrahlenden Gebirgen durch die Gewalt der Thatsachen am schärfsten zurückgewiesen. Denn der Jura setzt nicht, wie die andern, dem Fichtelgebirge sich nähernden Gebirge, wenigstens eine der im Zentralknoten vereinigten Hauptrichtungen fort, sondern er schiebt sich breit vor denselben, verengert den obersten Teil des Mainthales und damit den östlichen Ausläufer des südwestdeutschen Beckens ganz bedeutend, indem er den Main ein gutes Stück nach N drängt und verdoppelt so in gewisser Hinsicht den ganzen Westabhang des Fichtelgebirges und eines Teiles des Frankenwaldes. Seine nördlichsten bedeutenden Höhen, die steilabfallenden, schmalen Plateaus des Staffelberges, des Cordigast, liegen demnach westlich oder sogar nordwestlich von Punkten, wo, wie wir später sehen werden, die wichtigsten Durchgänge des Fichtelgebirges sich öffnen.

So ergeben sich für jede aus dem Regnitzbecken kommende,

zur nördlichen und nordöstlichen Tiefebene durch das Fichtelgebirge strebende Strasse drei Möglichkeiten: Umgehung des Jurablockes im N, also im Main-, oder im S, also im Pegnitzthal, oder Durchbrechung desselben. Ein Teil des nordsüdlichen Verkehrs wird jedenfalls durch den Jura ganz abgehalten werden, die Fichtelgebirgspassagen zu benützen, selbst wenn diese bequemer sein sollten; er wird vielmehr Wege über den Thüringer Wald suchen, zu dem die Itz ja emporleitet und wo im N die weit ausbiegende Saale entgegenkommt. Vor eine ähnliche Alternative wird aber auch der W—O-Verkehr gestellt, vor allem, so weit er aus dem Mainthal ins nördliche oder mittlere böhmische Becken zu gelangen trachtet. Wie früher schon die nicht günstige Beschaffenheit des Egerthales hervorgehoben wurde, so muss demnach jetzt auch eine Verminderung des Wertes des oberen Mainthales konstatiert werden, die ebenfalls die Bedeutung der einen direkten Übergang aus dem Thale des Maines zu dem der Elbe ermöglichenden Landschaft verringert.

Der Verkehr nähert sich hier demnach dem Fichtelgebirge nicht in einem einheitlich zusammengefassten Strom und teilt sich erst am Fusse des Gebirges, sich die je nach seinen Zielen bequemsten Pässe suchend, sondern die Natur sorgte schon vorher für Zersplitterung. Nicht der Fuss des Durchgangsgebirges war demnach für die erstehende Verkehrszentrale bestimmt, sondern vor dem Abhang des vorgelegten Berglandes sammelten sich die Adern des Verkehrs und da, wo sich die wichtigsten derselben trafen, da war auch der Platz für die Hauptstadt des Gebirges. Da nun, wie wir schon erkennen konnten, die Bedeutung der meridionalen Wege sicher grösser ist, als der in O—W-Richtung ziehenden, so erscheint nicht das obere Mainthal, sondern das Regnitzthal als das Hauptthal. Da, wo sich in demselben die SW—NO-Linien einten, war die Gegend, die zunächst als für den Hauptort prädestiniert gelten muss, also das Gebiet der Pegnitzmündung. Denn „die Hauptstädte der Gebirge liegen in der Ebene“;[19]) das „Gebirge“ begann aber schon mit den steilen Kalkwänden des Jura. Wollen wir demnach die durch und um das Fichtelgebirge laufenden Verkehrslinien nicht als abgerissene Fäden, die lose und unübersichtlich in der Luft flattern, betrachten, so wird nichts übrig bleiben, als auch den nördlichen Teil des Jura in den Kreis unserer ferneren Betrachtung zu ziehen.

Wir haben nun den ganzen Kreis der Nachbargebiete umschrieben und versucht, kurz zu skizzieren, welche Rückwirkungen sie durch die Eigenart ihrer Bodenbeschaffenheit auf die Verkehrsverhältnisse des Fichtelgebirges auszuüben bestimmt erscheinen.

---

[19]) Ratzel, Anthropo-Geographie II, p. 492.

Zusammenfassend bemerken wir: Keines der Nachbargebiete ist von Natur derart begünstigt, dass es Verkehrsadern, welche die Lage unserm Gebiet zuweist, diesem zu entziehen vermöchte. Aber auf Richtung und Bedeutung der einzelnen Strassenzüge üben die mitteldeutschen Gebirge massgebenden Einfluss aus. Während sie die von N und NO kommenden energisch zusammenfassen, werden die Wege, die von S her in unser Gebiet hereintreten, schon lange vorher zerlegt, auf zwei naturgegebene Bahnen verteilt und der westliche Arm dann gegen das Fichtelgebirge zu aus einem S—N in einen SW—NO-Weg abgelenkt, wobei er ein dem Fichtelgebirge fremdes Gebiet in die Konstruktion des Wegenetzes mit einbezieht. Die W—O-Wege werden durch die letzte Thatsache, aber auch durch die nicht günstigen Verhältnisse des nordwestlichen Böhmens an Bedeutung sehr geschwächt, ja sogar zum grossen Teil veranlasst, das Fichtelgebirge weit im S zu umgehen, wo ihnen die Pässe des Böhmerwaldes, vor allem die breite Further Senke, willkommene Pforten boten.

Es bleibt uns nach den diesen Abschnitt einleitenden allgemeinen Bemerkungen jetzt noch die Frage zu beantworten: Wie beeinflusst die Bodenbeschaffenheit des Fichtelgebirges und seiner näheren Umgebung den Verlauf und die Bedeutung der dort zusammenströmenden Wege? Oder mit anderen Worten: Wir haben nicht nur nachzuweisen, inwieweit die durch die Lage des Fichtelgebirges und die Bodenbeschaffenheit der Nachbargebiete gegebenen Möglichkeiten ihrer Verwirklichung mehr oder weniger günstige lokale Verhältnisse finden, sondern auch, welche besonderen Eigenschaften die Besonderheiten der Morphologie dieser Gegenden dem Verkehre und seinen Organen einzuprägen imstande sein werden.

B. Die morphologischen Verhältnisse des Fichtelgebirges und deren Rückwirkung auf den Verkehr.

Wie wir schon darstellten, einigen sich die zwei Hauptrichtungen der Gebirge Mitteldeutschlands in unserm Gebiete zu einem merkwürdigen Knoten. Dieser für den Bodenbau, wie auch für den Verkehr Mitteleuropas so wichtige grosse Zug ist auch das charakteristische der ganzen Kreuzungszone in ihren Einzelformen, vor allem aber des zentralsten Teiles desselben, des Fichtelgebirges im eigentlichen Sinne. Dieses ist auf eine im Durchschnitt 500 m hohe, vom Böhmerwald zum Thüringerwald ziehende Erhebung wie auf einen Sockel aufgesetzt. „Wir sehen es in dem unmittelbaren Zuge des Thüringer Waldes und des böhmisch-bayerischen Grenzgebirges

so gleichartig mitten eingefügt, dass wir dem Westrande des Gebirges entlang vom thüringischen Gebiete bis zur Oberpfalz fortgehen können, ohne eine auffällige Änderung im Gebirgsbau wahrzunehmen.“ [1]) Wer aber von der Höhe eines Gipfels, am besten vielleicht von der Kösseine aus, den Zug eines Teiles seiner bedeutendsten Erhebungen verfolgt, sieht, wie sie in höchst merkwürdiger Weise senkrecht auf jenem westlichen Rande und parallel zum Streichen des Erzgebirges verlaufen. Was dadurch einer oberflächlichen Betrachtung schon wahrscheinlich erscheint, macht die geologische Untersuchung zur Gewissheit, „eine Doppelbeteiligung des Fichtelgebirges am hercynischen und Erzgebirgs-System, von denen es sowohl der äusseren Form, wie der inneren Zusammensetzung nach verwandtschaftliche Beziehungen bewahrt hält, eine Durchdringung beider Systeme, die zusammen wirken, die orographische Stellung unseres Gebietes zu verstärken.“ (Gümbel.) Beide Richtungen treten in Erhebungen klar und wirkungsvoll hervor.

Im W erheben sich die höchsten Emporwölbungen des Gebirges, der Ochsenkopf und der Schneeberg (1023 und 1051 m), in erzgebirgischer Richtung hintereinander. Aber jeder kann als Beherrscher eines längeren, sudetisch streichenden Bergrückens angesehen werden. Besonders deutlich erscheint dies beim Schneeberg. Da stellt sich dem aus dem Inneren kommenden Wanderer eine mächtige, meist granitische Mauer entgegen, die beim Hohen Matzen beginnt, im Schneeberg gipfelt, sich dann in der Hohen Haide etwas nach W wendet und im Wetzstein bei Gefrees endet. Die an den Ochsenkopf sich angliedernden Rücken fasst Gümbel zu einem jenem Zuge parallelen zusammen: Sie nehmen erst, nachdem sie weiter nach W vorgedrungen sind, nach und nach eine NW—SO-Richtung an und gehen allmählich in jenen westlichen Randgebirgsrücken über, der sich quer vor das Steinwaldgebirge legt und sich bis zur äussersten Südgrenze bei Erbendorf und Waldeck fortsetzt.[2]) Die beiden, der Hauptsache nach parallelen Glieder der Westumwallung sind durch die zwei nach entgegengesetzten Richtungen sich neigenden Thäler des obersten Weissen Mains und der Fichtelnaab getrennt. Auf der in über 750 m Höhe befindlichen Wasserscheide zweier Quellbäche derselben soll da, wo beide Züge am innigsten verwachsen sind, ein mooriger Strich die letzten Überreste jenes früher erwähnten sagenumwobenen Quellsees bezeichnen.

Die im N und S auf der Westumrandung senkrecht stehenden, erzgebirgisch streichenden Wälle schwellen zwar

[1]) Gümbel p. 8.
[2]) Gümbel p. 13.

nicht zu solchen Höhen an, erheben sich aber trotzdem kräftig in ihrem dunklen Waldkleide über der sonst etwas einförmigen Plateaulandschaft. Der Nordzug, der auch nach seiner höchsten Erhebung den Namen Waldsteingebirge, oft auch wegen der ziemlich lebhaften Profilierung durch aneinander gereihte Gipfel die Bezeichnung „Waldsteinkette" erhält, bewegt sich im W meist in Höhen von 750 bis 800 m und gipfelt in dem 878 m hohen Waldstein, so dass er sich im Durchschnitt etwa 300 m ziemlich steil über dem Sockel erhebt. Nach O zu senkt er sich dann freilich rasch zu flacheren Wellen, welche die Verbindung zum Elstergebirge herstellen, sich selten viel über 600 m erheben und dem Verkehre nirgends grössere Schwierigkeiten entgegenstellen.

Im S findet sich gar ein Doppelzug, erst das Erhebungsgebiet der Kösseine, die sich allerdings nur auf kurze Erstreckung hin zu Höhen von über 700 m erhebt, um bald nach NO zum Thal der Röslau sich ziemlich rasch abzusenken; dann bedeutend mächtiger in seiner Längsausdehnung und darum auch weithin als erzgebirgisch streichender Zug kräftig hervortretend, der durch eine tiefe Senke von der Kösseine getrennte Steinwald, wohl auch in Gegenüberstellung zu seinem nördlichen Parallelzug die Weissensteinkette genannt. Sie überragt zwar jenen an absoluter Höhe, da sie in dem mächtigen Gewölbe des eigentlichen Steinwaldes 942 m erreicht, senkt sich aber dann ebenso bald zu einem „zusammenhängenden, oben lebhaft mit kleinen Kuppen besetzten Zug"[3]) mit Höhen zwischen 600—700 m, um sich dann weiter im O, ähnlich wie der Nordzug, noch mehr zu verbreitern und zu verflachen.

Diese drei fast rechtwinkelig aufeinanderstossenden Wälle bilden ein mächtiges, nach O wenig geschlossenes Viereck, ein „Granithufeisen", wie es Gümbel nennt, der allerdings als dessen südlichen Bogen nur die Kösseine, nicht aber den Steinwald annimmt. Für mitteldeutsche Verhältnisse müsste eine so geartete Landschaft als jedem grösseren Verkehr direkt feindlich bezeichnet werden, wenn nicht manche andere Naturgegebenheiten gestatten würden, dieses Urteil in günstigerem Sinne zu modifizieren.

Fürs erste ist die verhältnismässige Kleinheit des ganzen Gebietes hervorzuheben. Der SO—NW-Wall, die mächtig vortretende Front des Gesamtbaues, hat vom südlichsten Ausläufer des Ochsenkopfzuges bei Waldeck bis zum nördlichsten des Schneeberges, dem Wetzstein bei Gefrees, nur eine Längenausdehnung von etwa 30 km, während der nördliche Flügel, die Waldsteinkette, bis zur Thalbucht der nach NW rinnenden

[3]) Götz, Handbuch von Bayern I, p. 690. (1895.)

Schwesnitz, jenseits welcher die oben erwähnte Verflachung eintritt, nur ungefähr 25 km, der südliche dagegen, die Höhen des Steinwaldes, in der schon sehr weit gefassten Ausdehnung bis zu dem zum Egerthal sich senkenden Kohlwald cirka 30 km, bis in die Nähe von Konnersreuth bei Waldsassen aber, bis wohin er sich mit einer einzigen bald zu erwähnenden Ausnahme nicht unter die 600 m Isohypse senkt, gar nur etwas über 20 km lang sich hinzieht. Es fällt demnach der Centralstock als verkehrshinderndes orographisches Moment nicht sehr in die Wagschale, da er mit für den Fernverkekr geringen Umwegen umgangen werden kann.

Zum andern ist aber auch dem Verkehr eine Durchmessung des Hufeisens ermöglicht. Denn die Teile desselben sind nicht fest zusammengebaut gleich den Wällen einer gewaltigen, über dem Mainthal sich erhebenden Bastion; sie sind auch nicht an den Flanken undurchbrochen, sondern natürliche Senken, Pässe, ermöglichen hier und dort einen nicht sehr schweren Eingang ins Innere, ein Durchwandern in beiden Hauptrichtungen. Da wo die Waldsteinhöhe der Stirnmauer sich anschliesst, trennt sie beide deutlich der vom Kornbach durchflossene Höllpass. Die Wasserscheide zwischen Eger und Main senkt sich dort aus Höhen von 750 m und darüber im N und aus noch bedeutenderen im S zu etwa 670 m herab in einer nicht breiten, doch nirgends schluchtenartigen Einkerbung, die nur durch die früher jedenfalls viel stärkere Vermoorung, von der noch die Fülle der Weiher bei Weissenstadt Zeugnis giebt, dem Verkehr ernstere Schwierigkeiten bereitete, da ja der Sockel selbst schon etwa 500 m Höhe erreicht.

In einer jenem Passe ungefähr gleichen Meereshöhe (653 m) liegt ein aus dem Hintergrunde des Röslauthales zum obern Thal der Fichtelnaab führender Übergang zwischen dem Hohen Matzen und der Kösseine, also ein Gegenstück des Höllpasses, das freilich an Bedeutung dadurch sehr verlieren muss, dass sich ihm als weiteres Hindernis der weit südwärtsstreichende Ochsenkopfzug entgegenstellt. Um so wichtiger ist die breite Senke zwischen Kösseine und Steinwald. Die Kösseine dringt in einem weiherbesäeten Thal tief zwischen beide Bergwölbungen ein; ein Nebenbach der Naab setzt dessen Richtung fort, nachdem ein langsam ansteigender Querrücken in zirka 625 m Höhe Naab und Eger schied; selbst über dem Naabthal drüben senkt sich dort der Ochsenkopfzug auf 590 m, während er sich sonst meist in Höhen von über 650 m bewegt; er ermöglicht so eine bequeme Fortsetzung der NO—SW-Richtung.

Findet so der Verkehr aus Franken nach Böhmen an den Ecken Wege, um ins Innere der Bergumrahmung zu dringen,

so bieten sich dem Verkehr aus der sächsischen Bucht zur oberen Pfalz solche durch die beiden Flügel des Gebirges hindurch. Der Waldsteinzug senkt sich zwischen dem Hallersteiner Wald und seinen Ausläufern, zu denen wir noch den Kleinen Kornberg rechnen können, und dem Grossen Kornberg zum meridionalen Thal der Lamitz, so dass die Wasserscheide zwischen Saale und Eger im O von Kirchenlamitz nur noch in 570 m Höhe liegt. Im S verkümmert der Kösseinezug rasch und ermöglicht so von N her bequemen Zugang zu einer jener Lamitzsenke gegenüberliegenden Einkerbung des Steinwaldes zwischen Redwitz und Mitterteich, wo bei Groschlattengrün in ebenfalls 570 m Höhe ein Übergang aus dem Thal der Kösseine in die Wondreb-Waldnaabsenke sich findet.

Das Innere des ganzen Gebirgsbogens ist ein welliges Hochland, das zwischen 500 und 600, auch 650 m Meereshöhe schwankt und das sich nach O zum Tertiärbecken von Eger senkt. Eine Weiher- und Torfstichzone, wie die zwischen Weissenstadt und Wunsiedel, erinnert ebenso deutlich durch ihr Dasein, wie durch ihren Namen — Zeitelmoos (Moos-Moor) — an das Verkehrshindernis, das in früheren Zeiten hier häufiger war als jetzt. Das Thal der Eger kommt für den Verkehr sozusagen nur negativ in Betracht, einmal wegen seiner Ausbiegung nach N, dann vor allem, weil sich der Fluss auf ziemlich lange Strecken einen für jeden Verkehr unbrauchbaren Weg in den Granit eingegraben hat. Wo er das Engthal verlässt und ins Egerer Becken heraustritt, nähern sich ihm die letzten Ausläufer des südlichen Teiles der Gebirgsumrandung, und von N her ziehen breite, meist in Höhen von über 600 m sich haltende Waldwellen, die dem Gebirgsinneren einen gewissen Abschluss nach O geben, wo sie sich nicht sehr steil zum Egerthal absenken. Auf diese Weise wird nicht nur der aus dem Innern kommende Westweg, sondern auch die natürliche Strasse des Röslau-Kösseinethales, deren Einengung bei Arzberg zu kurz ist, um dem Verkehr ernste Schwierigkeiten zu bereiten, ans Egerthal herangedrängt und hier eine wichtige natürliche Pforte geschaffen.

Die Orographie des Centralstockes lässt also deutlich vorgezeichnete Eingangspunkte in das Berginnere erkennen. Zwischen sie müssen sich die Linien der Strassen spannen, welche im Streben nach dem kürzesten Wege für den Fernverkehr oder auch im lokalen Verkehr der umliegenden Nachbargebiete es verzogen, das Gebirge nicht zu umgehen, sondern zu durchbrechen. Es konnte dies wegen der nicht verkehrsfeindlichen Beschaffenheit des grössten Teiles des inneren Hochlandes in annähernd gerader Linie geschehen.

Eine weitere Frage ist die nach den Umgehungsmöglich-

keiten. Beginnen wir im SO. Das Fichtelgebirge ist hier deutlich vom Böhmerwald durch jene schon öfter erwähnte Senke geschieden, die meist nach dem alten Kloster Waldsassen genannt wird. Aus dem Thale der oberen Naab, etwa da, wo sich Fichtelnaab und Waldnaab vereinigen, führt die Senke über die mit einer ungeheuren Zahl von Teichen bedeckten wasserscheidenden Wellen, die sich kaum über 500 m erheben, ins Thal der in der Laufrichtung ein Gegenstück zur Waldnaab bildenden Wondreb, die sie ins Egerthal hinableitet, ohne jedoch die Strasse immer in ihr Thal zwingen zu können. Wenn man sich erinnert, dass parallel dieser Senke der Weissensteinzug zu beträchtlichen Höhen ansteigt, so dass auch jeder Verkehr, der jenen Wall durchbrechen will, einen Teil jener Senke bis zur wasserscheidenden Höhe benutzen muss; dass ferner diese Senke als ziemlich geradlinige Fortsetzung des Naabbeckens zur oberen Eger erscheint und damit als ein Teilstück des Weges, der den Centralstock im O zu umgehen trachtet, so wird man die Wichtigkeit dieser Naturbahn zu schätzen wissen. Da zum oberen Naabthal aber auch das Pegnitzthal Wege aus dem fränkischen Becken herüberweist, so wird diese Senke dadurch zugleich eine wichtige Konkurrentin der W—O-Strassen des Gebirges, vor allem der parallel laufenden Kösseinesenke. Freilich ist auch nicht zu verkennen, dass sie für jeden Fernverkehr dadurch an Bedeutung verlieren muss, dass in ihrer Fortsetzung das Steilgehänge des Erzgebirges ihr gegenübersteht.[4])

Im W schuf die Natur schon durch die Art der Entstehung des westlichen Vorlandes natürliche Wege für Umgehung des Fichtelgebirges. Denn die Trias ist dort parallel dem jetzigen Gebirgsrande in merkwürdiger Weise abgebrochen, „verschoben, verworfen, ja selbst zum Überkippen gebracht, und ihre Trümmer füllen nun in zahlreichen, dem Rande parallelen Wellen, Hügeln und Rücken das vertiefte, breite Vorland zwischen Fichtelgebirge und fränkischer Alb aus".[5]) Manche von ihnen erheben sich zu ziemlich beträchtlichen Höhen, so im SO die Bocksleite bei dem Städtchen Weidenberg, die dort in Höhen von meist über 550 m nach NW streicht, 100 m und mehr über dem Steinachthal, zu dem sie im N steil abbricht, während sie im SO durch eine plateauartige, leicht gewellte, von der Haidenaab durchflossene, also nach SO sich abdachende Hügellandschaft mit den Ausläufern des Fichtelgebirges zusammenhängt; oder der Bergzug im SSW von Kulmbach, der sich 200 m und darüber über dem dort 300—320 m hohen Mainthal erhebt, oder endlich der lange Bergrücken zwischen Bayreuth

[4]) Götz, Handbuch von Bayern, I.
[5]) Gümbel, p. 17.

und Berneck, der meist als Bindlacher Berg bezeichnet wird und sich etwa 12 km lang in Höhen von nahe an 500 m hält. Einen bedeutend breiteren Raum einnehmend, aber auch weniger klar in der herrschenden Richtung angeordnet, erscheinen die Höhenzüge zwischen dem oberen Main- und dem Rodachthal, die zwar ganz zum Vorlande des Frankenwaldes gehören, aber doch gleich hier erwähnt sein sollen. Auch sie erreichen Höhen von 500 m und mehr über Thalungen von etwa 300 m Höhenlage im S und SW, während sie im O durch leichte Wellen in 400 m mit dem Abfall des Frankenwaldes etwas zusammenhängen.

Alle diese Höhenzüge sind ihrer ganzen Anordnung gemäss für eine Umgehung des Fichtelgebirges im S in keiner Weise ein Hindernis, ja sie leiten gewissermassen dazu hin. Wohl aber sind sie dem von W oder SW her kommenden Verkehr eine unangenehme Ausfüllung des weiten Thales. Wie sie die Flüsse zwangen, auf lange Erstreckungen ihnen entlang sich hin zu bewegen und sie dann senkrecht zu durchbrechen, so können sie auch einem Verkehr, der zwar schmale, aber doch ziemlich beträchtliche Höhen meidet, in sehr kleinem Massstab und gleichsam nur andeutungsweise jene eigentümlich verlaufenden Wege aufnötigen, die aus einem Längs- und einem Querthalstück bestehen, wie sie für den Schweizer Jura typisch sind. Freilich Wege, die eine kurze, energische Anstrengung nicht scheuen, konnten vor allem den längsten jener Höhenzüge, den Bindlacher Berg, wohl auch überwinden.

Ganz anderer Art ist das nördliche Vorland des Fichtelgebirges, der Frankenwald, das Bindeglied zwischen dem Centralstock und dem Thüringerwald, also ein Teil des mächtigen Walles zwischen Donau und Weser. Er macht freilich im ganzen Zuge den am wenigsten gebirgshaften Eindruck. Einst ein Teil des uralten Gebirges, das in geologischen Urzeiten Mitteleuropa durchzog, ist er seitdem der allgemeinen Zerstörung anheimgefallen; er hat dann freilich durch jenen schon erwähnten Abbruch im SW eine neue Front bekommen, verdankt aber jetzt seinen Charakter als Bergland eben dem Elemente, das ihm denselben früher nahm, dem Wasser. Denn die Thäler ungerechnet, ist der Frankenwald nichts weiter, als ein weites, welliges Plateau mit verhältnismässig sehr geringen Niveauunterschieden. Leicht lässt sich dasselbe in drei Teile zerlegen, ohne dass es uns dabei auf irgend eine genauere Begrenzung derselben ankäme.

Ein Blick von den nordwestlichen Randhöhen des Fichtelgebirges zeigt im N, zunächst ein grösseres Gebiet mit sehr geringer Profilierung; weite, flache Thälchen, leichte, nur selten etwas energisch vortretende, meist bewaldete Bergkuppen, kurz, ein hügeliges Hochland trägt die Wasserscheide zwischen Main

und Saale und neigt sich zu beiden Flüssen nur sehr allmählich. Es ist das Münchberger Gneisgebiet. Aber nach W bricht es dann steil ab zum Mainthal, und sein Rand ist zerrissen von tiefeingeschnittenen Flussthälchen. Keines derselben hat soviel Raum, dass es als eine Zunge des tieferen Landes einen Weg allmählich zum Plateau heraufführen könnte; die Strassen suchen daher alle in raschem Anstieg an den Thalgehängen herauf die höhere Fläche zu gewinnen. Da sich jenseits dieses so beschaffenen Gebietes, im NW, bald wieder beträchtlichere Erhebungen geltend machen, so erhält es dadurch zugleich den Charakter einer Senke und wird ein sehr wichtiges Durchgangsland, das sich nur selten über 600 m erhebt.

Die Bedeutung dieser Senke wird durch andere, zum Teil mit der zunehmenden Höhe in Verbindung stehende Eigenschaften des nachbarlichen eigentlichen Frankenwaldes noch gesteigert. Die Wasserscheide verläuft in letzterem über Höhen, die sich im Döbraberg der 800 m Linie nähern und nur an wenigen Orten 650 m nicht erreichen. Die Flüsschen erhalten dadurch auf ihrem verhältnismässig kurzen Lauf zu dem 300—350 m hohen Vorland ein ganz bedeutendes Gefälle, das, unterstützt durch die Beschaffenheit der dort herrschenden Schiefer, ihnen ermöglichte, sich tief einzugraben und das ganze Gebiet in eine Menge von ungefähr parallelen Rücken, die erst nach SW, dann mehr nach S gerichtet sind, zu zersägen. Eine treffliche Schilderung des landschaftlichen Charakters dieser Gegenden, die auch sofort deren Verkehrseigenschaften erkennen lässt, giebt Gümbel.[6]) Es sind „Bergrücken, auf denen man stundenlang in gerader Linie fortwandern kann, ohne auch nur einer mässigen isolierten Bergkuppe zu begegnen. Man glaubt sich auf einem hohen, nur mässig nach SW geneigten Plateau zu befinden, inmitten einer nur schwach hügeligen Landschaft. Schlägt man aber die querlaufende Richtung ein, so stehen wir rasch vor einer tiefeingeschnittenen Thalung, zu der wir nur über steilgeneigte Gehänge niedersteigen können. Ein gleich steiles Gehänge erhebt sich jenseits zu einem ähnlichen schmalen Rücken, wie der eben verlassene, und ebenso steil fällt das Gehänge wiederum zu einem neuen Thaleinschnitte ab. So führt uns die ermüdende Wanderung von wenigen Stunden in dieser Querrichtung über fünf und mehr solcher hohen, schmalen Rücken zu ebenso vielen engen Thaleinschnitten.“ Am energischsten aufgelockert ist das Gehänge im NW, wo die Rodach ein ganzes Bündel von solchen Abflüssen sammelt, von denen wenigstens die grösseren, nachdem sie erst in sehr starkem Gefälle von den Höhen herabstürzten, in ihrem unteren Laufe

[6]) Gümbel, p. 16.

so weite Thalebenen zu schaffen imstande waren, dass Wohnorte Raum finden und Strassen hier ins Gebirge eindringen konnten. Hier ist also jedenfalls die Richtung der Wege naturgegeben. NW—SO-Wege von grösserer Bedeutung sind unmöglich. Auch die NO—SW-Wege waren nicht vollwertige Nebenbuhler des bequemen Münchberger Durchganges, vor allem in einer Zeit, die noch nicht als höchstes Problem der Raumbewältigung möglichst grosse Kürze des Weges ansah, da ihr „Zeit" noch kein so grosses Gut war, wie der Gegenwart.

Der NO des nördlichen Vorlandes endlich liesse sich am kürzesten als das obere Saalethal oder auch als das bayerische Vogtland bezeichnen. Es ist ein hügeliges, von Thälchen mit rasch dahineilenden Bächen durchfurchtes Gebiet, das zwar dem Verkehr eine Reihe von Möglichkeiten giebt und ihn hinüberleitet zu dem ganz ähnlich gearteten sächsischen Vogtland, das aber doch geeigenschaftet ist, denselben schon vorher an gewissen Orten zu sammeln. Die Saale wendet sich, nachdem sie erst in der Hauptrichtung nach NO floss, nach N, indem sie die Richtung ihres Nebenflüsschen, der Lamitz, fortsetzt, das ihr den Weg aus dem Fichtelgebirgsinnern zuleitet. Die Strasse aus der Münchberger Gegend muss demnach die Saale überschreiten, und sie kann es innerhalb dieses nördlich gerichteten Abschnittes bequem, da dessen Gehänge nur sehr allmählich ansteigen. Dazu fliessen diesem aus drei verschiedenen östlichen Richtungen Bäche zu und deuten durch ihre Thälchen ebenso wie durch die dazwischen liegenden Rücken ein Auseinander- und Zusammenstrahlen der Verkehrsrichtungen nach NO, O und SO hier an, weisen also nicht allein zum Abhang des Erzgebirges, sondern auch in das Egerer Becken und zur nördlichen Tiefebene. Dazu kommt noch, dass die Saale nicht nur nach einem kurzen Nord-Laufe wieder zu einem grossen, westlich gerichteten Bogen zurückwendet und dadurch schon den Verkehr zwingt, sie zu verlassen, sondern dass sie auch bald „der echte Typus eines in das Schiefergebirge eingeschnittenen Plateauflusses wird, durchaus vergleichbar den grösseren Rheinzuflüssen im Rheinischen Schiefergebirge. Ihr Thal verengt sich vielfach derart, dass die Verkehrswege sie meiden." [7]) Sie wird dadurch jedem senkrecht zu ihr verlaufenden Verkehr ein höchst unangenehmes Hindernis, indem sie ihm gleichsam seine Pfade abgräbt; ihr linker, kleiner Nebenfluss, die Selbitz, verdoppelt durch sein tief eingerissenes unteres Thal noch diese Wirkung. Die Hauptverkehrswege werden demnach aus jenen Gegenden nach dem S gewiesen und müssen dort die Saale überschreiten. Durch all das ist

[7]) Regel I, p. 35.

die Lage eines nicht unwichtigen Sammelplatzes von Verkehrsadern hier ziemlich deutlich vorgezeichnet; seine Entstehung war um so eher ermöglicht, als er seiner Lage nach zugleich Mittelpunkt einer kleinen Plateaulandschaft werden musste.

Die Saale wird ihrem Berufe, die am Fichtelgebirge zusammenströmenden Wege nach der Tiefebene zu lenken, bald untreu; an ihre Stelle tritt die Elster und weiter im N die Pleisse. Erstere bringt in ihrem obersten Laufe auch eine andere Wegrichtung zum deutlichen Ausdruck, die wir als das letzte Stück der das Fichtelgebirge umgehenden Wege noch zu erwähnen haben. Im NO knüpft das Elstergebirge — Erzgebirge so innig an das Fichtelgebirge an, dass letzteres nur den westlichsten Teil des Erzgebirges bildet[8]); der das letztere kennzeichnende Steilabfall nach S beginnt bald, nachdem die schon früher erwähnten flachen Bergwölbungen bei Selb dem Fichtelgebirgsinnern einen Abschluss im O gaben. Von N her bringt nun die Elster natürliche Wege an diesen Steilabfall heran. „Das Thal der oberen Elster ist flach und weit, darum geeignet zum Übergang nach Böhmen und Bayern. Die Pässe an den Elsterquellen liegen zwar 693 m und 675 m hoch; aber sie gestatten einen allmählichen, geradlinigen Abstieg, und hier führt demnach der bequemste Weg von der Elster nach der Eger.“[9]) Er findet seine natürliche Fortsetzung im Pass von Waldsassen oder — nach dem westlichen Böhmen — in dem von Königswart. Als östlichster der am Fichtelgebirge vorbei oder durch dasselbe von N nach S zu dem bayerischen Alpenvorlande führenden Wege erscheint er von nicht zu unterschätzender Bedeutung; denn er ist ein Teil des kürzesten Weges aus dem nördlich des Erzgebirges gelegenen Deutschland nach dem Brenner und damit nach Italien. Freilich hat der durch das Fichtelgebirge führende Parallelweg den grossen Vorteil voraus, dass seine Pässe 100 m niedriger sind und dass für ihn auch eine Einsenkung, wie das nur cirka 430 m hohe Egerer Becken, nicht vorhanden ist.

Noch bleibt uns übrig, einen Blick auf die orographische Beschaffenheit der dem Fichtelgebirge im SW und W vorgelagerten Schwelle des nördlichen Jura zu werfen. Die allgemeinen Eigenschaften des Jura für den Verkehr haben wir schon hervorgehoben. Hier in unserem Gebiete erscheint eine vor allen anderen gewissermassen potenziert: die Zerklüftung durch Thäler. Im S hat, wie ebenfalls schon angedeutet, die

---

[8]) Suess, Antlitz der Erde II, p. 126.

[9]) Simon, Die Verkehrsstrassen Sachsens bis 1500. Forsch. z. deut. Landes- und Volkskunde B. VII.

Pegnitz einen Durchgang im Jurawall geöffnet und reicht als eine Bucht des Regnitzbeckens nach O, die sich von Nürnberg bis Hersbruck kaum um 40 m hebt. Dann wendet sich das Hauptthal allerdings in rechtem Winkel nach N und führt uns in eines jener echten Jurathäler, eng, von steilen, zum grossen Teil felsigen, zum Teil auch bewaldeten Gehängen eingefasst, durch vorspringende Felsriffe das Bächlein zu den mannigfachsten Windungen nötigend. Aber ein Seitenthälchen setzt die Hauptrichtung von W nach O fort. Da hier auch von O her ein Nebenflüsschen der Naab, die Vils, mit seinem in nicht 400 m Höhe verlaufenden Thale ebenfalls weit in den Jura hereingreift, so ist dieser ganz bedeutend eingeengt; eine Strasse nach dem O überschreitet ihn leicht und erreicht, ohne in Höhen von 500 m zu gelangen, das Naabhochland.

Nördlich der Pegnitz verbreitert sich das Kalkgebirge wieder. Mit steilen Wänden hebt es sich aus der im Regnitzthal im Durchschnitt nur 300 m hohen Keuperebene zu zusammenhängenden Plateaus von 500 m und darüber, die als welliges Hochland, nur von flachen Trockenthälchen oder von nackten, riffartig emporragenden Kalk- oder Dolomitfelsen belebt, erscheinen. Besonders energisch und geschlossen tritt der Plateaurand über dem nördlichen Regnitzthal dort hervor, wo er den Namen „die lange Meile“ führt. Aber vorher ist er noch einmal von dem Thale der Wiesent durchbrochen. Dieses Flüsschen zeigt in dem so eigentümlichen Verlaufe seines Thales und seiner Seitenthäler zum letztenmal im W sichtbar jene zwei Richtungen, die uns so oft im O begegneten. Dadurch, wie auch durch die von den Geologen konstatierte Thatsache, dass die Brüche, die den SW-Rand von Fichtelgebirge und Frankenwald schufen, auch noch dieses Gebiet in Mitleidenschaft zogen,[10]) wird noch eine gewisse Verbindung dieses Juraabschnittes mit dem Fichtelgebirge hergestellt. Dem Verkehr freilich sind diese mannigfachen Windungen, diese Abbiegungen, die fast zu Umkehrungen werden, nicht willkommen, ebensowenig die engen, steilen Thäler, die ihn stets wie in Hohlwegen gefangen halten, ihm in früheren Zeiten wohl auch kaum Platz zwischen Wasser, sumpfigen Wiesen und Fels boten. Ein Ausweg war verhältnismässig leicht: Eine freilich starke Steigung, vielleicht an den Gehängen eines kurzen Seitenthälchens, brachte den Verkehr durch eine einzige energische Anstrengung auf die Hochfläche; auf ihr konnte er dann solange verweilen, bis er die Thäler umgehen oder in ihrem obersten, noch wenig kräftig eingeschnittenen Teile queren konnte. Dieselbe Möglichkeit bot sich im S dem Verkehr,

[10]) Suess.

der das obere Pegnitzthal und vor allem dessen mächtige Ecke meiden wollte und ebenso im N dem, der nicht die nördlichen Teile des Jura im weit gebogenen Thale des Maines umgehen wollte. Auch dieser konnte über das Gebirge nähere Wege vom Ende des im wesentlichen west-östlich gerichteten Mainabschnittes bei Bamberg zur östlichsten grösseren Thalmulde des Maines bei Bayreuth und zu den das Fichtelgebirge dort im S umgehenden Wegen nach Böhmen, wie auch zum Ausgang des Weissen Maines ins grössere Thal und damit zum Münchberger Gebiet suchen. Der Abstieg nach O war in jedem Falle leichter; der Steilabhang ist zwar hier auch noch vorhanden; aber er erscheint mehr in die Breite gezogen, verflacht sich und ruht ja auch auf einer höheren Unterlage, deren Erhebung bei den Quellen des Roten Maines etwa 400 bis 450 m beträgt.

Zusammenfassung.

Fassen wir in kurzen Zügen die aus obiger Darstellung sich ergebenden allgemeinen Thatsachen, die für den Verkehr in den von uns besprochenen Gegenden als natürliche Gegebenheiten zu allen Zeiten bestimmend waren, noch einmal zusammen, so ergiebt sich folgendes: Das Fichtelgebirge ist nicht nur seiner ganzen Stellung im mitteldeutschen Gebirgsbaue nach ein Übergangs- und Zwischengebilde, „so dass dasselbe fast in gleicher Weise zu dem einen, wie zu dem andern der beiden Gebirgssysteme als teilnehmendes Glied hinzu tritt“ [1]) und sowohl die Formen des einen wie die des anderen zeigt, sondern auch nach seinen verkehrsgeographischen Eigenschaften.

Seine Lage und die Beschaffenheit seiner mitteldeutschen Umgebung ermöglichen ihm eine Fülle von Beziehungen nach allen Richtungen und zu den wichtigsten Verkehrsgebieten Mitteleuropas. Es ist ein Gebirgsisthmus, analog jenem „zwischen Hindostan und Turkestan, Persien und der hohen Tatarei“ [2]); wenn er auch diesem gewaltigsten seiner Brüder, der vor allen andern ausgezeichnet ist „durch die Höhe der Gebirge und durch den Reichtum der eindringenden Landschaften sowohl, als auch durch die Grösse der Schenkel der zusammenstossenden Gebirge“ [2]), nicht gleichgestellt werden kann, so ist er doch ebenso wie jener, natürlich in entsprechendem Massstabe, ausgezeichnet durch eine ausserordentliche Kreuzung der Handelsstrassen. Die Grösse seiner Lage wird dadurch für das Fichtelgebirge die allerwichtigste Naturgegebenheit. Aber es fasst die dadurch heran-

[1]) Gümbel, p. 8.
[2]) Kohl, p. 227.

gebrachten Wege nicht, wie es die weitausgreifenden Arme der Mittelgebirgswälle anzudeuten scheinen, in einem Kreuzungspunkt, in einem Knoten von fast kontinentaler Wichtigkeit zusammen. Denn wir haben hier nicht wie in jenem mächtigen „Grenzblock“ eine „Scharung“, ein Zusammendrängen von Faltenzügen, gepaart mit einer „Endverwachsung“ von solchen[3]) vor uns, sodass nur wenige Pässe den Übergang vermitteln. Das Fichtelgebirge hängt vielmehr fast überall nur ganz lose mit den benachbarten Gebirgen zusammen. Es liegt wie ein gewaltiger Felsblock im Verkehrsstrom, den die Fluten zwar auch überströmen, aber doch zum grössten Teil umrauschen. Der von allen Seiten herandrängende Verkehr findet überall nicht einen naturgegebenen Weg, sondern eine Reihe von Möglichkeiten, für die er sich entscheiden kann. Das Endergebnis ist demnach eine Teilung, eine Zersplitterung der Verkehrswege, eine Auflockerung des Verkehrsnetzes. Selbst da, wo eine Stelle wie die Münchberger Senke von Natur aus besonders zum Durchgangsgebiet geschaffen erscheint, kann eine Minderung des Wertes durch andere, kürzere Wege oder durch geschichtliche Verhältnisse eintreten, die benachbarte Strassen zur Bedeutung gelangen lassen.

Dem Eindruck der Verworrenheit, der dadurch dem ersten Anscheine nach hervorgerufen werden muss, wird durch den so regelmässigen Bau des Fichtelgebirges vorgebeugt. Dem aus den verschiedenen Himmelsgegenden an den Gebirgsstock herankommenden Verkehr geben die einzelnen Gebirgszüge seine Richtung; dadurch wird die Grundthatsache des Gebirgsbaues jener Gegenden, das Vorherrschen und Sichkreuzen der zwei deutschen Gebirgsrichtungen, auch zugleich Grundthatsache für den Verlauf der Verkehrswege und für die Konstruktion des theoretischen Verkehrsnetzes. Auch die Linien des letzteren zeigen zum grossen Teil jene zwei Richtungen; in diesen legt es sich um alle vier Seiten des Gebirges und dringt auch in Randstrassen in dasselbe ein; als Diagonalen in dem dadurch entstehenden Rhombus oder Rhomboid erscheinen die das Gebirge querenden Wege. Nur im W werden sich grössere Unregelmässigkeiten zeigen, weil hier ja der Jurablock den eigentlichen Sammelpunkt der Wege weit vom Rande weg verlegt.

Wichtig sind auch die Einflüsse, welche die Hydrographie unseres Gebietes auf dessen Verkehrsverhältnisse ausübt, wenn sie auch an Bedeutung hinter den Wirkungen des Gebirgsbaues zurücktreten. Zwar markieren Thatsachen hydrographischer Art auch im Gesamtgemälde einen grossen

[3]) Supan, Grundzüge der physischen Erdkunde, 2. Aufl., p. 476.

Zug „durch die radienförmige, vom Centralstock nach allen Weltgegenden gewendete Richtung, in welcher die vier Wassersammler unseres Gebietes ihren Lauf nehmen und dadurch so vielfache Zerschlitzung des Wassernetzes bedingen“[4]; sie machen uns dadurch, wie schon angedeutet, recht augenscheinlich, dass dort sich vier Bodenmulden aneinander lehnen. Aber es kommen weder die Flüsse selbst als Wasserstrassen, noch auch die meisten Thäler als Verkehrswege, die zum Centralstock oder gar in ihn hineinführen, in Betracht. Ja, wir können sogar die Thatsache als typisch fast für das ganze Gebiet hinstellen, dass die Flussthäler für den Verkehr meist nur als negativer Faktor, als ein Hindernis, zur Wirksamkeit kommen. Denn wenn, um ein Wort Ratzels zu gebrauchen, „in unsern deutschen Mittelgebirgen das Pittoreske meist in die Thäler verlegt ist“, so stiegen damit zugleich auch die Verkehrsschwierigkeiten von den Höhen herab. Das Wasser brachte sie damit freilich auch den Menschen näher und machte sie weniger unüberwindlich.

Es lässt sich in der Frage der Beschaffenheit der Thäler ein petrographisch begründeter Unterschied zwischen dem Fichtelgebirge und seiner Umgebung konstatieren. In dem zum grossen Teil aus Granit und Gneis bestehenden Centralstock gehören Erscheinungen wie die tief in die granitische Hochfläche sich einsägende Eger zu den Ausnahmen.[5]) Die Thalungen sind meist muldenartig; auch die Pässe haben selten den Charakter von Schluchten; ja, ihr volkstümlicher Name Hölle deutet nicht, wie sonst wohl der Name „Höllenthal“ oder ähnliche, auf eine zerklüftete, zerrissene, schaurig wilde Landschaft, sondern leitet sich bezeichnenderweise von „Hüll“ = Moor, Sumpf, ab.[6]) In die Schiefer des Frankenwaldes, die Kalke und Dolomite des Jura dagegen gruben sich die Flüsse tief ein, schufen steilwandige, enge Thäler, aus denen der Verkehr meist, wenn er in ihrer Richtung sich bewegte, auf die Höhen flüchtete, oder die er, wenn er sie queren sollte, umging.

Ein anderer charakteristischer Unterschied zwischen Fichtelgebirge und Frankenwald, der enge mit dem Bauprinzip beider zusammenhängt, verstärkt diese Wirkungen noch. Im Fichtelgebirge finden sich eigentliche Pässe, Einsenkungen, Schartungen in den Bergzügen, also ein bedeutendes Herabsteigen der Wasserscheide. Nicht so im Frankenwalde. Dort verläuft die Wasserscheide in nur langsam wechselnden, im allgemeinen ziemlich gleichbleibenden Höhen auf dem alten, dort wenig veränderten Plateau. Der Quellenlauf aller Flüsse, die für die

[4]) Gümbel, p. 19.
[5]) Götz, Bayern II, p. 4.
[6]) Dr. Schmidt, Führer durch das Fichtelgebirge.

das Gebirge überschreitenden Wege in Betracht kommen, liegt demnach in den höchsten Teilen des Gebirges. Die Flüsse „stellen sich daher durch ihr starkes Gefäll — in diesem Laufabschnitt — sehr vielen Kalkalpenabflüssen gleich;“ (Gümpel) ihr Thal verengt sich also und wird meist vom Verkehr gemieden. Im Fichtelgebirge dagegen kommt der auf den höchsten Kämmen liegende Abschnitt der Flüsschen gar nicht in Betracht; die Wege suchen Nebenthäler, die zu den tiefer liegenden Pässen führen.

Wie in den Bergzügen, so offenbart sich auch in den Thälern die Doppelnatur des Fichtelgebirges. Beide Gebirgsrichtungen prägen sich auch in deren Verlauf aus und verursachen oft nach kurzen Strecken einen Wechsel der Flussrichtung, wodurch der neue Abschnitt mehr oder weniger senkrecht zum vorhergegangenen gestellt wird, so dass die Thäler etwas Unruhiges in ihren Wegen erkennen lassen. In zweifacher Hinsicht wirkt dies auf den Verkehr. Er wird, weil er grosse Umwege scheut, solche Thalungen bald verlassen und nähere Wege einschlagen. Wo so gestaltete Thäler aber tiefer einschneiden, werden sie ihn auch aus grösseren Gebieten verweisen, da sie dann über weitere Räume hin die Bahnen des Verkehrs abgraben, zerschneiden und so auch in Gegenden mit Hochflächencharakter, welcher weitgehende Wegsamkeit zu verbürgen und daher eine Zerstreuung der Wege zu verursachen scheint, ganz bestimmte Teile als Verkehrsgebiete aussondern.

Wenn wir wenigstens eine Thatsache anführen wollen, die das Wasser auch in seiner dem Verkehr förderlichen Arbeit zeigt, so ist es die, dass es die in unserm Gebiete so häufigen steilen Wände zerschnitt und es dem Verkehr sehr oft erleichterte, an den Gehängen kleiner Seitenthälchen auf schiefer Ebene rasch die Plateaufläche zu gewinnen.

„Höhe und Form und Lage zusammen bewirken, dass in einem Lande die Anlage auf Verbindung überwiegt, während in einem anderen die Hemmungen überwiegen.“ [7]) Unsere Gegenden gehören nach allem was wir gehört haben, sicher zu ersteren Ländern. Für sie ist von den drei genannten Faktoren der dritte der grösste. So lange die Lage der Fichtelgebirgsgegenden zur Wirkung kommen und ausgenützt werden kann, solange ist diesen Gegenden eine grosse Verkehrsbedeutung sicher. Die Bodenbeschaffenheit macht den Wert der Lage dadurch leichter realisierbar, dass sie Verbindungen nach allen Richtungen hin, je nach den Erfordernissen der Zeit, ermöglichte und auch, weil sie anderen Linien leicht gestattete, vikarierend an die Stelle einer solchen Strecke zu treten, die durch irgend welche Verhältnisse unterbunden erscheint.

[7]) Ratzel.

II. TEIL.

Der Verkehr durch das Fichtelgebirge und dessen Umgebung in seiner geschichtlichen Entwickelung.

Wir haben uns in unserer bisherigen Darstellung gehütet, irgendwie geschichtlich Gewordenes mit der Darstellung des natürlich Gegebenen zu verquicken. Wir suchten soweit es ging, die „Bestimmung" dieses Stückchens Erde, soweit sie sich aus dessen geographischen Verhältnissen erkennen lässt, darzustellen. Naturgemäss erhebt sich nun die Frage: Zu welchen Zeiten und inwieweit erfüllte es denn seine Bestimmung? Oder: Wann wurden die geographischen Möglichkeiten zu geschichtlichen Wirklichkeiten? Schon die Frage: Wann? weist darauf hin, dass die folgenden Erörterungen wesentlich geschichtlicher Natur sein müssen. Um sie mit guten Gründen als notwendige Ergänzung der vorausgegangenen geographischen Untersuchungen einzuführen, dürfen wir uns allerdings nicht darauf stützen, dass die wichtigste Eigenschaft des hier in Betracht kommenden zweiten Faktors jedes Verkehrs, des Menschen, der freie Wille ist, wie dies Kohl und nach ihm Taute thun.[1]) Denn wir würden dadurch entweder einen Begriff einführen, der uns jede tiefere Erklärung der geschichtlichen Erscheinungen unmöglich machen und uns lediglich zu einer rein beschreibenden, nach äusseren Merkmalen klassifizierenden Darstellung zwingen würde. Oder aber der „freie Wille" wäre uns nur bequemes Symbol der Mitwirkung des allzeit beweglichen, auch von etwas anderem als geographischen Gegebenheiten bestimmten Menschen; dann müssten wir doch wieder hinter dem „freien" Willen die bestimmenden Motive zu entdecken suchen.

Ein anderer Gedanke fordert viel dringender eine kurze geschichtliche Ergänzung der geographischen Darlegungen: der zweite Faktor jedes Verkehrs, der Mensch, ist eben ein geschichtliches Wesen, und das wichtigste Gesetz der Menschheit ist: Entwickelung. Wollen wir demnach die Verkehrs-

[1]) Kohl, Verkehr u. Ansiedelungen etc., p. 524. Taute, Oberlausitz, p. 54.

möglichkeiten unseres Gebietes in ihrer Wirklichkeit betrachten, so müssen wir damit zugleich die Verkehrsentwickelung bei demjenigen Teile der Menschheit, der für die Belebung der Naturwege dieser Gegenden in Frage kommt, darstellen. Dabei dürfen wir freilich nie vergessen, dass diese Menschheitspartikel nur ein Teil eines grösseren, mächtig rückwirkenden Ganzen ist und vor allem, dass auch sein Verkehr nur als eine Äusserung und Erscheinungsform seiner ganzen Kulturentwickelung gelten darf. (Vgl.: „Jedenfalls gehört der Intensitätsgrad der Transportmittel zu den am meisten charakteristischen Kennzeichen der volkswirtschaftlichen Kulturstufe überhaupt.“)[2] Diese „Geschichtlichkeit“ alles Menschlichen ergiebt eine ganz neue Art der Lage. Die natürliche Lage bleibt für menschliches Mass fast stets ewig unverändert; aber „mit den natürlichen Lagen verbinden sich Staaten, Städte, Grenzen, Wege und was sonst die Menschen von politischen Gebilden auf der Erde hervorrufen“, und schaffen so eine „politische Lage“, die dem Wechsel unterworfen ist.[3] Es fragt sich nun, welchen Gesetzen der Wechsel, die Entwickelung der uns vor allem interessierenden Verkehrsthatsachen folgt.

Schon einleitend machten wir darauf aufmerksam: Der Verkehr ist seinem Wesen nach Raumüberwindung; er wird daher um so bedeutungsvoller sein, je grösser die Räume sind, die er mit einander in Beziehung setzt. Auf kleinen Inseln können sich demnach keine Strassen von grosser Bedeutung entwickeln, und auf Kontinenten können die grössten Naturwege zu minimaler Wichtigkeit herabgedrückt werden, wenn sie durch menschliche Werke in eine Menge kleiner Stücke zerrissen werden, wenn der Strom, der frei dahinrauschen sollte, oft und oft unterbrochen, gleichsam von vielen Katarakten durchsetzt wird. Und diese Gefahr, durch Fesselung an kleine Räume tödlich getroffen zu werden, ist für den Verkehr in gewissen Perioden sehr gross gewesen.

Der Verkehr ist nämlich, wie schon angedeutet, nur eine Teilerscheinung des wirtschaftlichen Lebens. Dieses hängt aber aufs innigste zusammen mit irgend welchen politischen Gebilden. Oder, wie Schmoller es ausdrückt: „In allen Phasen der volkswirtschaftlichen Entwickelung fällt dem einen oder anderen politischen Organe des Stammes- oder Volkslebens eine führende und beherrschende Rolle auf dem Wirtschaftsgebiete zu.“[4] Nun braucht zwar jedes politische Gebilde Raum, ist ein erdgeborner Organismus; mit der Grösse des ihm

[2] Roscher, Nationalökonomik des Handels u. Gewerbefleisses; 6. Aufl. p. 366.
[3] Ratzel, Politische Geographie, p. 238.
[4] Schmoller, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrich des Grossen; Jahrbuch VIII, p. 16.

zur Verfügung stehenden Raumes wächst meist auch seine politische Bedeutung[5]); es ist also an und für sich schon von der Natur angewiesen, im Streben nach grösseren Räumen gleichsinnig mit dem Verkehr zu arbeiten. Aber es giebt auch politische Gebilde, die in weitgehendstem Masse vom Raum zu abstrahieren suchen, die Stadtstaaten. Da sich ihre Macht jedoch wesentlich auf den Handel gründet, so sind auch sie notwendigerweise allen Äusserungen des Verkehrs günstig; solange sie die Macht haben, ihre Interessen zu wahren, wahren sie damit zugleich die eines freien Verkehrs und verstehen es, durch Gewalt oder durch Kompromiss die allenfalls feindlichen benachbarten Landstaaten ihnen hierin willfährig zu machen.

Wenn aber die Landstaaten die auch wirtschaftlich herrschenden Mächte werden, dann gilt für deren Beurteilung meist eine andere Erfahrungsthatsache. Grossräumige politische Anschauungen und Auffassungen sind erst allgemeiner seid jungen Jahren und zum grössten Teil erst durch den immer gewaltiger in die Ferne drängenden Verkehr erzeugt, der so für sich selbst auch arbeitete. Wie das Denken, so waren früher auch die politischen Gebilde meist kleinräumig.[5]) Sie aber konnten, sobald sie wirtschaftlich von Bedeutung wurden, vor noch nicht sehr lange verflossener Zeit den Verkehr in würgende, niederzwingende Fesseln legen, die herrlichsten Verkehrsstrassen durch die Menge der politischen Grenzen in Stücke zerreissen, durch Zölle, Stapelrechte und ähnliches veröden lassen und dadurch dem Verkehr wirklich alle Lebensadern unterbinden.

Wollen wir demnach die Stellung unseres Gebietes im Verkehr der verschiedenen Zeiten einigermassen gerecht würdigen, so kann dies nur geschehen unter steter Rücksichtnahme auf die das wirtschaftliche Leben beherrschenden politischen Gebilde dieser Gegenden. Selbstverständlich liegt es uns dabei fern, eine eingehende Geschichte des Verkehrs unseres Gebietes oder auch nur der Wege oder der Zölle oder ähnlicher Teilerscheinungen liefern zu wollen. Ein etwas skizzenhafter Überblick muss genügen, um die wichtigsten Verkehrsthatsachen der verschiedenen Zeiträume, die Entstehung bedeutungsvoller Verkehrscentren, ihr Steigen und Sinken im Kampf ums Dasein, das Hervortreten der markantesten Strassenzüge u. s. w. mehr schlaglichtartig zu beleuchten, wobei freilich auch andere geschichtliche Bewegungen, die nicht direkt wirtschaftlicher Natur sind, uns aber doch die eigentümliche Stellung unseres Gebietes im geschichtlichen Leben Mitteleuropas erkennen lassen, nicht vergessen werden sollen. Für das ganze Ergebnis dieser Erörterungen wird freilich eine leidige Thatsache von nicht er-

---

[5]) Ratzel, Politische Geographie, an versch. Stellen.

wünschtem Einfluss sein, die ein neuerer Forscher in die Klageworte zusammenfasst: Es giebt kaum einen deutschen Staat, dessen wirtschaftliche Verhältnisse in Vergangenheit und Gegenwart so wenig durchforscht sind, als die Bayerns.“ [6])

I. Das Fichtelgebirge und seine Umgebung in den geschichtlichen Bewegungen vor Emporkommen der Stadtstaaten.

Das centrale Stück des mitteldeutschen Gebirgswalles kann nicht, wie manche andere Gebiete unseres Vaterlandes, den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, in frühen, prähistorischen Zeiten schon vom eilenden Fuss der Händler auf engen Pfaden entlang den Flüssen, oder über die schmalen Bergrücken hin, die nach allen Seiten Ausschau nach beutelustigen Feinden gestatteten, durchzogen worden zu sein. Nicht melden uns zerstreute Notizen alter Schriftsteller, dass auf diesem Wege Schätze des Nordens dem begehrenden Süden zugeführt wurden oder dass römische Händler in diese Waldwildnisse eindrangen. Ebensowenig sind Funde glänzender Bernsteinstückchen oder alter Münzen römischen oder arabischen Ursprungs uns sichere Zeugnisse eines alten, hier durchpassierenden Handelsverkehrs. Das breite, zudem ganz zurück- und versteckt liegende Waldgebirge lockte keinen der Fremdlinge, hier den Versuch zu machen, den Wall der deutschen Mittelgebirge zu durchbrechen. Es teilte darin die Funktion der meisten anderen, vor allem der etwas breiten, Mittelgebirgslandschaften, die alle „mit ihrer dichten Bewaldung, welche im Schwarzwald und Odenwald den Waldcharakter fast merklicher macht, als die Gebirgsnatur, und mit ihren immerhin nicht unschwierigen Übergängen der ersten Urbarmachung — also auch dem Verkehr — kaum geringere Hindernisse zu bieten scheinen als die Hochgebirge.“ [7]) Um so mehr war es demnach zur Grenze geeigenschaftet. In frühesten Zeiten war es denn auch wohl ein Teil des die Kelten von den Germanen trennenden Gebietes. „Nach Cäsar und Tacitus — nebenbei kommen noch Zeugnisse von Strabo und Ptolemäus in Betracht — hatten einen grossen Teil der Germania magna, alles Land vom S her bis zum Main und den nördlichen Randgebirgen Böhmens und Mährens, ursprünglich keltische Stämme inne.“ [8]) Nur einzelne Namen scheinen auf sie als die frühesten Besiedler unserer Gegenden hinzuweisen. „Wo Halle und Hall uns entgegentreten, da liegt

[6]) G. Schanz, Zur Geschichte der Kolonisation u. Industrie in Franken. 1884.
[7]) Ratzel, Anthropogeographie I, p. 183 ff.
[8]) Much, Verbreitung der Germanen etc. Korresp. Bl. f. Anthropologie 18, p. 154 ff.

die keltische Spur",[9]) und eine uralte Siedelung Hallstadt liegt am Main nahe der Regnitzmündung. (Vielleicht bezeugt sogar hoch auf dem Frankenwalde, noch rechts der Saale, der Name des Dörfchens Isaar frühe keltische Bewohner?)

Die Kelten mussten den Germanen auch in Süddeutschland weichen. Ob man aber davon sprechen kann, wie Penck es thut, dass fünf Jahrhunderte lang die Rolle des Fichtelgebirges als Eingangspforte für allerlei Völker, Alemannen, Thüringer, Burgunder, Slaven, in das südwestdeutsche Becken währte,[10]) erscheint zum mindesten fraglich. Die Lokalforschung spricht nicht dafür. „Das bayrische Vogtland — durch das jene Völkerzüge doch hätten kommen müssen — hat allem Anschein nach keine vorslavische Vergangenheit. Nirgends findet sich eine Spur älterer Besiedelung."[11])

Unser Gebiet, vor allem die für Wanderungen von Völkern fast allein in Betracht kommende Münchberger Senke, erscheint dem Forscher als „eine prähistorische Wüste", „ein vor Einwanderung der Slaven unaufgesuchtes Waldland", und auch die prähistorische Karte von Bayern, Blatt Lichtenfels,[12]) bestätigt dies vollständig: Ein Bronzefund und eine römische Münze ist alles, was sie für diese Gegenden zu verzeichnen hat; dass daraus nicht Schlüsse auf irgend welchen Verkehr, der sicher grössere Spuren hinterlassen hätte, gezogen werden dürfen, wird wohl zugegeben werden. Damit ist auch eine Vermutung Felix Dahns als auf sehr schwachen Füssen stehend bezeichnet. Er erzählt, Domitius Ahenobarbus sei von seinem Hauptquartier Augsburg etwa 2 v. Chr. mit einer anscheinend nicht starken Armee durch Nordschwaben und Franken bis an die Elbe gezogen. „Über die Richtung dieses Zuges wissen wir nichts, müssen jedoch vermuten, dass dieser von Franken (auf der alten Nürnberger Handelsstrasse über Hof, Weida, Gera) längs der Elster und Saale erfolgt sei."[13])

Dass in den Jahrhunderten nach Christo eine lebhafte Westwärtsbewegung germanischer Stämme der Elbgegenden und des ferneren Ostens stattfand, ein zweites Zeitalter westgermanischer Wanderungen[14]) begann, steht freilich fest. Aber wahrscheinlich benützten alle die langsam, schichtenweise sich vorschiebenden Völkerstämme und Völkerbruchteile jenen uralten Völkerweg durch die breit sich öffnende thüringische

---

[9]) Anthropogeographie II, p. 538.
[10]) Penck, Das deutsche Reich, p. 241.
[11]) Zapf in: Beiträge zur Anthropologie und Urgeschichte Bayerns 8, p. 41 ff.
[12]) ebd. B. 7. (Eine einzige Steinaxt ist in all den Mooren des Fichtelgebirges gefunden worden, kein Pfahlbau, kein Knüppelweg.) (Ratzel.)
[13]) Wietersheim-Dahn, Geschichte der Völkerwanderung, 1880, I, p. 83.
[14]) Lamprecht, Deutsche Geschichte I, p. 270.

Muschelkalkebene nach W zur hessischen Senke[15]) und von hier nach SW in die Thalungen des Mains. Und wenn sie später, wie die Hermunduren, thatsächlich südlich vom Thüringer Wald Wohnsitze finden[16]) und sogar lebhaften Handel mit den Römern bis über die Donau und nach Augsburg treiben, so haben auch sie wahrscheinlich die lange Zunge des Thüringer Waldes umgangen, um im Werra- und Mainthal wieder aufwärts zu steigen.

In einem Falle freilich war das Fichtelgebirge Völkerpforte. Als die deutschen Stämme, dem Zug nach W und wahrscheinlich auch einem starken Druck von O folgend, die Elbegegenden geräumt hatten, folgten ihnen slavische Völker nach und setzten sich in den verlassenen Gebieten fest. Ende des 6. Jahrhunderts hatten sie Böhmen besetzt, und vielleicht noch im 6. Jahrhunderte, wahrscheinlich aber erst nach 630, um welche Zeit der gegen sie vordringende Merovinger Dagobert bei der vielgesuchten Wogastisburg von ihnen aufs Haupt geschlagen worden war, fanden sie auch ein weites Feld der Verbreitung jenseits der Umwallung Böhmens. „Wo der Weg am bequemsten gewesen, da war der Strom der slavischen Einwanderung am breitesten und hat sich aus diesem Grunde auch am nachhaltigsten erwiesen“: [17]) in der Münchberger Senke, die Eger aufwärts ins Innere des Gebirges, ohne jedoch durch den Kornbachpass nach W herabzusteigen, dann vor allem durch die Pforte von Waldsassen und noch weiter im S durch den Pass von Taus hatten sie natürliche Wege. Weit drangen die Fremdlinge nach dem Westen vor, besetzten das obere Main- und das Regnitzthal, ja auch noch weiter westwärts befindliche Gegenden; auf welche Weise, ob kämpfend oder durch „infiltration lente“, eingeladen oder gar durch zwangsweise Versetzung, wie manche annehmen, das zu entscheiden ist nicht wohl möglich.

Aber schon vorher hatten fränkische Kaufleute den Weg nach O, nach Böhmen gefunden, freilich wohl kaum mainaufwärts durch unser Gebiet, sondern wahrscheinlicher aus den Gegenden der Elbe. Wir erinnern nur an Samo, der bis zum Herrscher Böhmens emporgestiegen sein soll, und jedenfalls, auf was für historischen Grundlagen seine Geschichte auch fussen mag, ein treffliches Symbol der von W kommenden, zur Herrschaft berufenen Kultur ist, deren Vorläufer und erste Träger hier, wie so oft, ein kühner Kaufmann war: „Güter zu suchen geht er, doch an sein Schiff knüpfet das Gute sich an“ (Schiller).

---

[15]) Vgl. auch Arnold, Ansiedelungen und Wanderungen.

[16]) Dr. Rudhart weist dies nach gegen Zeuss: Archiv für Geschichte Oberfrankens, Bayreuth; II, 2, p. 39.

[17]) Mitteilungen d. Ver. f. Gesch. d. Deutschen in Böhmen 21, p. 281 ff.

Keine Urkunden oder Chroniken erzählen uns von dem Thun und Treiben jener slavischen Einwanderer. Nur aus den Namen, die noch allenthalben die am lautesten sprechenden Zeugnisse dafür sind, dass ein fremdes Volk jahrhunderte lang den jetzt wieder deutschen Boden bewohnte, lässt sich noch mancherlei über ihr Kulturleben entnehmen, und da sind für unsere Frage vor allem ein paar Namen von Ortschaften des Fichtelgebirges interessant, die uns Gradl[18]) erklärt hat: Oschwitz (ein Dorf zwischen Arzberg und Schirnding), in einer Urkunde von 1320 und später noch Moswicz oder Moschwicz genannt, stellt er zu slavisch moštěnice, über einen Sumpf gelegte Holzbrücke.

Schloppa an der Wondreb bei Waldsassen und ebenso Schloppen bei Kirchenlamitz erklären sich vom slavischen slopěj = Fussstapfen und slapiti: treten, sodass wir hier also Pfade vermuten dürfen.

Ein wie es scheint bedeutenderer Weg führte an Trogau bei Liebenstein (n. w. von Eger) vorbei; denn sl. dráha bedeutet „Weg"; (doch ist auch nahe verwandt dráhy = Anger).

Die Richtigkeit dieser Namenerklärungen vorausgesetzt, haben wir in ihnen also die ersten Nachweisungen von Verkehrslinien in unserem Gebiete. Zwei der dadurch festgelegten Pfade sind ihrer Richtung nach nur eindeutig: der Weg im Thale der Röslau bei Oschwitz führte hinab zur Eger, hinauf zur Kösseinesenke, und ein Knüppeldamm sollte das sumpfige Terrain passierbar machen. Der Fusspfad, von dessen Dasein uns der Name Schloppa erzählt, folgte naturgemäss der Wondrebsenke, verband den Westen mit dem Egerthal. Dass der Name des benachbarten Ortes Pograt (1287 Podagrat) von sl. pod, unter, oder po, an, und hrad, etwas Umzäuntes, Befestigtes, ein Garten, eine Burg, eine Stadt, abzuleiten ist, macht das Dasein dieses Pfades noch wahrscheinlicher. Die Burg schützte und bewachte ihn da, wo er sich zu Thal senkte, vielleicht den Wald verliess.

Auch der durch den Namen Trogau angedeutete Weg kann nach Lage des Dorfes im NW des Egerer Beckens und nach der Richtung der dort durch die Flüsschen geschaffenen Thäler und Höhenzüge kaum anders als in SO—NW-Richtung verlaufen sein, wäre uns also der erste Fingerzeig für einen Verkehrsweg längs der östlichen Seite des Centralknotens, also ein Gegenstück zu jenen beiden im Süden. Alle drei hätten sich dann der Natur nach im Egerthal vereinigt, ungefähr wohl in der Gegend, wo heute Eger liegt.

Lange dauerte es, bis auf die gewaltige Ebbe des Deutschtums wieder eine Flut folgte, und es ist geographisch begründet

[18]) H. Gradl, Geschichte des Egerlandes (— 1437). Prag 1893.

dass sie zuerst und am energischsten im Süden im Donauthal und auf dem Alpenvorland hin und dann im Norden auf der weiten Ebene ihre Wege fand. Karl der Grosse war der erste Träger dieser germanischen Offensive. Donauabwärts drang er, zerstörte der Avaren Ringe und gründete die avarische Mark. Von Franken her war ihm der Main die natürliche Strasse gewesen, die Regnitz führte ihn dann nach Süden, und die Donau schickte die Altmühl ihm entgegen. Seinen grossen Gedanken, durch einen Kanal das fehlende Stück der Wasserstrasse zu ergänzen, erwähnten wir schon. Dass er dabei zunächst nicht im kühnen Flug der Ideen die beiden beteiligten Stromsysteme und deren Meere, die Weltstadt Konstantinopel und sein Heimatland verbinden wollte, an eine Ableitung des indischen Handelszuges dachte, wie Roscher u. a. es annehmen, sondern dass praktisch-politische, besonders kriegerische Zwecke ihn vor allem und zuförderst dazu veranlassten, ist schon deshalb sehr wahrscheinlich, weil die mittlere und untere Donau ja von ihm meist feindlich gesinnten Völkern bewohnt war.[19])

Für uns ist seine ganze Thätigkeit in diesen östlichen Gegenden deshalb wichtig, weil sie zum ersten Male die Kultur des Westens in etwas kräftigerem Zuge an diese kulturarmen Grenzgebiete heranbringt, und weil uns aus dieser Zeit als eine Folge jener Thatsache die ersten historischen Nachweise eines gewissen Verkehrs mit den ostwärts wohnenden Slaven erhalten sind. Wir denken an das bekannte Kapitulare von 805, das auch den Handel mit den Slaven regelt: De negotiatoribus qui partibus Sclavorum et Avarorum pergunt, quousque procedere cum suis negotiis debeant...[20]) Von den in demselben genannten Orten liegen an der Grenze unseres Gebietes Halazstat, das schon erwähnte Hallstadt bei Bamberg, und Foracheim, Forchheim. Ob sie mit den andern erwähnten Siedelungen Stationen einer gewaltigen, von Bardaenowic, Bardewick, bis Lauriacum, Lorch, ziehenden Nord-Südhandelsstrasse, wie z. B. auch Inama-Sternegg annimmt,[21]) oder Grenzorte für ostwärts führende Wege sind, scheint uns nicht zweifelhaft. Eine Strasse, die auf eine so bedeutende Strecke stets der Grenze ungefähr entlang liefe, stets in der Flanke das kulturniedrigere, feindlich gesinnte Volk hätte, ist kaum denkbar. Über den Inhalt des Handels erfahren wir nichts als die negative Thatsache, dass die Ausfuhr von Waffen verboten ist. Interessant ist uns die Lage der zwei uns berührenden Ortschaften: Hallstadt am Eingang des Obermainthales: die hier sich sammelnden Wasserläufe

---

[19]) Roscher, p. 119; dagegen Falke, Gesch. d. deut. Handels, I, p. 39.
[20]) Monum. Germ. histor. Leges I, p. 133.
[21]) v. Inama-Sternegg, Wirtschaftsgeschichte I, p. 436, 450.

zeigen auf ganz naturgemässe Weise hierher als auf einen Sammelpunkt der Slaven, die das weite Mainthal und seine Seitenzweige und auch, wie nicht nur viele Orts- und Bergnamen, sondern auch die Menge der aufgefundenen Gräber beweist, die Gehänge ringsum bewohnten; und Forchheim, ähnlich gelegen in weiter Ebene vor dem Ausgang des vielverzweigten, den nördlichen Jura aufschliessenden Wiesentthales, also ebenfalls ein geographisch gegebener Sammel- und Marktplatz für eine grössere Umgebung.

Wenn uns auch irgendwelche Daten über den hier sich abwickelnden Handel fehlen, so können doch ein paar allgemein giltige Thatsachen sicher auch hier vorausgesetzt werden. Die eigentlichen Träger des Handels jener Zeiten waren Juden. Karl der Grosse verspricht ihnen Handelsfreiheit und Freizügigkeit (-concessimus eis de rebus eorum propriis commutationem facere et proprium suum cuicumque voluerint vendere-).[22]) Gehandelt wurde auch hier nur mit den kostbarsten oder am leichtesten zu transportierenden oder den notwendigsten Gegenständen.[23]) Diese Annahmen finden ihre Bestätigung und Ergänzung durch eine Urkunde, die freilich erst aus dem Anfang des 10. Jahrhunderts stammt und zunächst für andere Gegenden gilt, die aber zum Teil jedenfalls auch für unsere Gegenden hätte Giltigkeit haben können, da dieselben Voraussetzungen hier statthatten, nämlich Handelsbeziehungen zu Slaven. Wir meinen die Zollordnung von Raffelstetten.[24]) Aus „dieser so wichtigen und in ihrer Art leider einzigen Urkunde" tritt uns deutlich „die Lebhaftigkeit des Handelsverkehrs mit den Slaven entgegen". Ein dort eine sehr grosse Rolle spielender Handelsartikel, das Salz, kommt freilich für unsere Gegenden nicht in Betracht. Sklaven, Pferde und Rinder werden aus Böhmen herbeigeführt. Slavische Handelsleute bringen Wachs auf Saumtieren oder in Manneslasten. Juden zahlen den gewöhnlichen Zoll „wie stets unter den früheren Königen". Sie vor allem brachten wohl zum Tauschplatze, was der schon vorgeschrittenere Westen bot: Tücher, Schmuck, Geräte und ähnliches.

Dass bei einem derartigen Handelsbetriebe eigentliche Wege nicht nötig waren und also auch noch nicht existierten, sieht man klar. Was also die Wälder durchzog, an Flüssen sich hinschlängelte oder noch öfter auf Höhen seine Bahnen nahm, das waren schmale, höchst primitive Fusspfade, so breit, dass ein beladener Säumer und ein Mann neben ihm Platz fanden. Solche Wege brauchten auch gelegentlich grössere Steigungen nicht zu scheuen. Noch viel öfter aber werden sie nach Art

---

[22]) Nach Inama-Sternegg.
[23]) Roscher, p. 64.
[24]) Mon. Germ. Leg. III, p. 480; Riezler, Geschichte Bayerns I, p. 275 ff.

der Eingebornenpfade Innerafrikas unangenehme Hindernisse in oft grossen Windungen zu umgehen gesucht haben. Nur insofern lässt sich bei ihnen zwischen den Naturgegebenheiten und dem Verlauf der Verkehrswege eine Harmonie konstruieren, als der Verkehr vor allem die grössten ihm günstigen Thatsachen zu benutzen verstand, und zwar wohl deshalb, weil die grösseren Bewegungen, die der Völker oder Stämme, die ja denselben Gesetzen folgen, diese Naturgegebenheiten schon vorher als brauchbar fanden und ihnen daher frühzeitig Bewohner brachten; minder günstige, abgelegene oder schwer passierbare Gegenden waren noch nicht bewohnt und daher auch vom Verkehr gemieden.

Noch ein paar Jahrhunderte bleibt unser Gebiet das, was es gewesen, als Karl der Grosse und mit ihm deutsche Kultur seinen Rand berührten, ein Grenzwald, der freilich nach und nach gelockert wird, Lücken zeigt, die auch ahnen lassen, in welchen Richtungen er von Kolonisten durchstreift wurde. Noch ein Jahrhundert ist zwar die an seinem Rande hinführende Strasse sehr belebt von politisch-kriegerischem Verkehr. Regensburg ist die Hauptstadt der deutschen Karolinger, welche dadurch andeuten, dass sie die von ihrem grossen Ahnherrn ererbte Aufgabe, die Ausbreitung des Deutschtums, Abwehr der unruhigen, westwärts drängenden Nachbarn, erfassten, die aber doch in steten, friedlichen und kriegerischen Beziehungen zum fränkischen Stammgebiet bleiben und so die Main-Regnitz-Donaustrasse gar oft benützen müssen. Nicht selten sieht daher Forchheim Reichstage in seinen Mauern, und noch der letzte Erbe karolingischer Macht, Konrad von Franken, wird hier 911 von Franken, Sachsen, Alemannen und Bayern zum König gewählt. Dann aber sinkt das Städtchen rasch zu fast vollkommener Bedeutungslosigkeit herab.[25])

Regensburg erblüht durch seinen Handel zu dauernderem Glanze. Weithin nach O und NO breitet es seinen Einfluss; in Kiew selbst sind seine Kaufleute; eine Reihe reicher Funde von bayerischen Denaren aus dem 10. und 11. Jahrhunderte wurde in Niederpolen und Masovien gemacht, und die Stadt wird als die volkreichste, wenn auch nicht dem Raume nach grösste, Deutschlands gepriesen.[26])

Und doch ragt nördlich von ihr fast unerschüttert noch ein slavisch-heidnischer Keil weit herein in deutsches Land. Das Waldgebirge bewährt sich auch hier als grosse „Defensivstellung".[27]) „Der Gebirgsknoten des mittleren Deutschlands bildet die Klippe, an der sich der Strom der deutschen Aus-

[25]) Dümmler, Geschichte des ostfränkischen Reiches, III.
[26]) Riezler, I, p. 366.
[27]) Ratzel, Anthropo-Geogr. I, p. 198.

breitung und fränkischen Staatenbildung im früheren Mittelalter bricht", wie er schon einmal zur Römerzeit „wie eine Festung zwischen Noricum und Germanien, wo nach Drusus Feldzügen die Elbe als Reichsgrenze angesehen ward", mitten inne lag.[28])

Noch fasst die Volksanschauung die Höhen des nördlichen Jura und die dahinter liegenden Berglandschaften als ein Ganzes, das den Westen von Böhmen trennt, wenn es „in einer wohl aus dem 9. Jahrhunderte stammenden Aufzeichnung" von dem keine drei Meilen östlich von Bamberg auf dem Jura gelegenen „Königshoven", (jetzt Königsfeld) heisst: „Königshoven, quod est in montanis contra Boemiam". Die zwischenliegende Senke war also noch nicht von Germanen besiedelt.[29])

Ebenso scheint lange Zeit die Bezeichnung Nordwald für den ganzen Zug vom Böhmerwald bis zum Frankenwald gegolten zu haben (vergl.: 1029 Regin, flumen in Nortwald,[30]) 1010: Nortwald, separans terras Baivariam et Bohemiam,[31]) und 1144: „de nemore suo secus Kranach, quod vulgariter dicitur Nortwald."[32]) Wohl hat schon Ludwig der Deutsche 846 den Bau von Slavenkirchen in den Gegenden des Zusammenflusses von Main und Regnitz angeordnet (ut In terra sclavorum qui sedent Inter moinum et radantiam fluvios... ecclesiae constuerentur quatenus ille populus noviter ad christianitatem conversus habere potiusset ubi et baptismum perciperent etc.).[33]) Wohl war auch schon im Zusammenhang mit Kriegszügen Karls, des Sohnes Karls des Grossen, bei denen sich 805 auch ein Heer mainaufwärts und um das Fichtelgebirge nach Böhmen bewegt haben soll, um sich dort mit anderen Truppen an der Eger zu treffen,[34]) (wodurch zum ersten Male die Rolle des Fichtelgebirges als West-Ost-Durchgangsland geschichtlich belegt wäre), eine Mark gegen die unruhigen Nachbarn begründet worden. Diese soll sich als Limes Sorabicus an der Saale aufwärts, über das Fichtelgebirge, am oberen Main die regio Slavorum in sich begreifend, in den Nordgau hinein erstreckt haben,[35]) was allerdings geographisch etwas sehr unwahrscheinlich ist.

Aber noch ums Jahr 1000 erscheinen diese Gegenden als wegen ihrer dichten Waldungen kaum betreten und noch sehr wenig christianisiert: der Halberstädter Bischof hält dem von Würzburg, der sich gegen die Errichtung des Bamberger Bistums

[28]) Polit. Geogr., p. 670.
[29]) Hirsch, Jahrbücher d. deut. Reiches unter Heinrich II, p. 31.
[30]) Erben, Regesta Bohemiae, p. 40.
[31]) ebd., p. 37.
[32]) ebd., p. 190.
[33]) Hirsch, Jahrbücher II, p. 29, nach Monum. Boica XXVIII 1, p. 40 ff.
[34]) Gradl, Egerland, nach Palacky.
[35]) Höfner, Die Mark auf dem Nordgau. Inaug.-Diss. Würzburg 1863, p. 6.

sträubt, vor, dass er selbst gesagt habe: Si rex ibi facere vellet episcopatum, facile illum ecclesiae tuae quod tibi utilius esset, posse tribuere, te parvum inde fructum habere, totam illam terram pene silvam esse, Sclavos ibi habitare te in illa longinqua vel nunquam vel raro venisse,[36]) und noch 1058 klagt eine Synode über Bamberg: Erat enim plebs hujus episcopii utpote ex maxima parte Slavonica, abhorens a religione christiana.[37])

Aber schon drangen auf naturgegebenen Wegen, die wir später als Strassen zum grössten Teil wiederfinden werden, die deutschen Kolonisten ein; in deutschen Ortsnamen hinterlassen sie ihre deutlichsten Spuren an der Regnitz, an der Wiesent, im Mainthal und bezeichnender Weise auf dem Jura in der geraden Fortsetzung des bei Bamberg endenden W—O-Mainstückes: Königsfeld haben wir schon erwähnt, und Hollfeld war dort um 1000 der äusserste Vorposten des Deutschtums.[38]) Dann bezeichnet die Gründung des Bistums Bamberg einen energischen Schritt, ein Vorwärtsrücken des gesamten mittelalterlichen Kulturlebens nach O an dem naturgegebenen Wege dorthin, am Main, eine Verengerung des heidnischen Zwischenraumes zwischen Franken und dem ebenfalls schon christianisierten Böhmen. Aber die Grösse des Gaues, an den sich die Neugründung zum grössten Teile anlehnte, des Radenzgaues, beweist, wie dünn damals noch alle diese Gebiete bevölkert waren. („Die grosse Ausdehnung .. aller in bestimmte Grenzen eingeschlossenen politischen oder kirchlichen Herrschafts- oder Wirkungskreise im frühen Mittelalter deutet auf dünne Bevölkerung".)[39])

Zweieinhalb Jahrhundert mussten vergehen seit der Zeit, die uns zum ersten Male einen die Gegenden unseres Gebirges berührenden Handelsstrom zeigte, bis die Nachrichten über denselben etwas häufiger werden, offenbar im Zusammenhang mit der immer weiter schreitenden Auflockerung des slavischen Grenzwalles.

Bamberg, das schon 973 als civitas Erwähnung findet, muss sicher 1007 schon eine nicht unbedeutende Stadt gewesen sein, „indem sie als blosse villula oder selbst als modesta civitas den canonischen Satzungen gemäss ungeeignet erschienen wäre, Sitz eines Bischofs zu werden".[40]) Da konnte dann auch der Handel nichts Fremdes sein, umsomehr als der Main ja die Wege

---

[36]) Ludewig, Scriptores rerum germanicarum I, 1718, p. 1116.
[37]) Hirsch, p. 31. Auch Holle, Die Slaven in Oberfranken, Archiv II, 1, p. 16.
[38]) Stadelmann, Einführung des Christentums in Oberfranken, Archiv V, 3, p. 63 ff. und XIX, 2, p. 44. Anm.
[39]) Ratzel, Polit. Geogr., p. 442.
[40]) Gengler, Codex Juris Municipalis, p. 106 ff. (1863).

wies. Die Bamberger Kaufleute finden denn auch bald Erwähnung und zwar als eine geschlossene, mit bestimmten Rechten versehene Körperschaft;[41]) dies geschieht in einer Urkunde, die für uns um so wichtiger ist, als in ihr zum ersten Male auch jene Stadt bedeutsamer hervortritt — bezeichnenderweise sofort als im Streit um Verkehrsvorrechte befindlich — die bald alle anderen überflügeln und Metropole für das ganze Kulturleben, vor allem aber für den Verkehr dieser Gegenden werden sollte, Nürnberg. Aus einer Urkunde Heinrich IV. aus dem Jahre 1062 geht hervor, dass das ältere Fürth früher schon alles, was damals einer Stadt eigentümlich war: Marktrecht, Zoll und Münze, besessen, dann unter Heinrich III. an das aufstrebende Nürnberg verloren hatte und es jetzt von letzterem wieder zurückgewann (ac quendam locum, Furth dictum, mercaturam, a... patre nostro aliquando a Norenbec (!) translatam, cum theoloneo et percussura proprii numismatis reddidimus et reconfirmauimus. Ita ut mercatores, ibidem negotiantes, finitimorum mercatorum, scilicet Ratisbonensium, Herbipolensium, Babenbergensium iustitiis utantus.)[42])

Nürnberg und Fürth, wie auch Bamberg, liegen an der grossen Süd-Nordlinie des Regnitzthales und alle drei auch an wichtigen Ost-Westwegen, zu dieser Zeit vor allem deshalb wichtig, weil sie den Handel in ein eben sich öffnendes, an damals viel begehrten Naturprodukten reiches, aufnahmefähiges Hinterland führten. Die nach Osten weisende Linie der Pegnitz wird noch deutlicher als damals höchst wichtige Handelsrichtung gekennzeichnet: Zur selben Zeit, als sich Nürnberg noch der ihm neu übertragenen Handelsrechte erfreute, wurde dem Bischof von Bamberg für seinen Ort Hersbruck das Marktrecht mit allem zeitgemässen Zubehör verliehen.[43]) Bischof Günther hatte dies — nach Hirsch — offenbar erstrebt, „um durch einen der Slavengrenze näher gelegenen Punkt Nürnberg in der Handelsstrasse zuvorzukommen";[44]) der Name des dazu ausersehenen Ortes beweist ja auch, dass thatsächlich hier ein Weg vorbeizog und die Pegnitz überschritt. Aber Hersbruck ist heute noch ein unbedeutendes Landstädtchen, und Fürth trat ebenfalls gegen Nürnberg Jahrhunderte lang ganz in den Schatten. Hatte dieses vor ersterem die Gunst der Lage an noch einer höchst wichtigen Handelsstrasse voraus, so kam ihm gegenüber Fürth neben anderen lokalen Begünstigungen, z. B. Erleichterung des Überganges über die Pegnitz durch die Flussteilung, vor allem wohl der trefflich für

[41]) Hirsch, p. 115.
[42]) Ludewig, a. a. O. p. 1282 f.
[43]) J. A. v. Schultes, Historische Schriften I, 1798, p. 30.
[44]) Hirsch, Jahrbücher, p. 115.

eine schützende Burg geeignete Felsen zu statten. (Vgl. Schäffle: Das Primäre bei Städteanlagen ist meist das Schutzmotiv;[45]) die Notiz Roschers: In den Städteanlagen der Griechen war oft entscheidend ein Berg, der aus der Ebene burgartig und leicht zu befestigen hervorragte,[46]) lässt sich auch auf Nürnberg anwenden). Freilich, nach einer anderen Richtung weist die Angabe des Chronisten Lambert von Hersfeld, „dass damals (1072) das Gedächtnis des hl. Sebald zu Nurinberg berühmt geworden sei und ein grosser Zulauf des bei ihm Hilfe suchenden Volkes stattgefunden habe".[47]) Wie sehr solcher durch religiöse Motive verursachte „Zulauf des Volkes" in jenen Zeiten auch Handel und Wandel förderte, ist bekannt und spricht sich in dem Bedeutungswandel des Wortes: Messe deutlich aus.

Das Resultat der Entwickelung von etwa 100 Jahren war, wenn wir dies gleich vorausschicken wollen, jedenfalls dies, dass Nürnberg nicht nur jene beiden Rivalen, sondern auch das viel ältere Bamberg weit überflügelte. 1062 gewinnt das über Nürnberg triumphierende Fürth die Rechte der Kaufleute von Bamberg u. s. w.; 1163 dagegen erhalten die Bamberger und Amberger das Privileg, mit eben der Sicherheit und Freiheit, wie die Nürnberger, im ganzen Reiche zu reisen und ihren Handel zu treiben, und wo von den Nürnbergern kein Zoll oder keine Abgaben gefordert würden, sollte es ebenso mit den Bambergern u. s. w. gehalten werden.[48]) In diesen zwei Thatsachen ist klar der Wechsel der Zeiten ausgedrückt. Wir werden auf die Ursache desselben noch einmal zurückkommen.

Auch eine andere, später für unser Gebiet eine grosse Bedeutung erlangende Stadt wird in jenen Jahren zum ersten Male erwähnt, auch sie in Verknüpfung mit einer Wirkung des Verkehrs, Eger. Die Grenzbestimmung einer Schenkung Heinrich IV. vom Jahre 1061 lautet:.. ubi Swrbaha fluit in Crumbanaba et sursum ubi oritur Crumbanaba et ubi oritur Swrbaha et inde ubi oritur Trewina et deorsum Trewina usque in illam viam, quae procedit de Egire, et per eandem viam usque in Swrbaha et deorsum Swrbaha usque in Crumbanaba ... in pago Nortgove et in marchia Napurg sitam.[49]) Swrbaha ist der Höllbach, an dessen Quelle heute noch der Ort Schwurbach am Südabhang der Kösseine liegt; die Crumbanaba heisst jetzt Fichtelnaab (vgl. Dorf Krummenaab an ihr bei Erbendorf) und die Trewina-Trebniz mündet bei Redwitz in die Kösseine.[50])

---

[45]) Schäffle, Bau und Leben III, p. 155.
[46]) Roscher, a. a. O. p. 3.
[47]) Chroniken deutscher Städte I, 1862, Einleitung.
[48]) J. F. Roth, Geschichte des Nürnbergischen Handels 1800—1802 I, p. 10.
[49]) Erben, Regesta Bohemiae nach Mon. Boica XXIX, 1, p. 148.
[50]) Nach: Bayreuther Archiv VIII, 3, p. 13 ff.

Jene Strasse verlief also von Eger aus die Röslau und die Kösseine aufwärts und setzte sich in der Senke zwischen Steinwald und Kösseinegruppe zur Fichtelnaab fort, erscheint demnach als eine Bestätigung und wohl auch als eine Vergrösserung jenes aus dem Namen Oschwitz schon gefolgerten Pfades im Röslauthal und als eine seit langer Zeit hier verlaufende, allgemeiner bekannte Verkehrsstrasse mit einer über ganz lokale Verhältnisse hinausgehenden Bedeutung. Dass sie, wie gegen O nach Eger, so gegen W zu den um dieselbe Zeit im Pegnitzthal auftretenden Handelsorten sich spannte, kann wenigstens als wahrscheinlich angenommen werden.

Der östliche Grenzwall wird also zuerst im Süden des Fichtelgebirges durchbrochen. Dass vom Egerland aus auch nach Regensburg, also wohl durch die Waldsassener Senke, frühe und lebhafte Verknüpfungen statthatten, lebhaftere als nach dem Westen, lässt sich wohl mit Sicherheit daraus schliessen, dass das Egerland nicht dem Bistum Bamberg oder dem Erzbistum Prag, sondern der Diöcese Regensburg zugehörte.[51]) Auch die politische Stellung desselben lässt Rückschlüsse auf die Verkehrsverhältnisse jener Zeiten zu. Fast ein paar hundert Jahre hielt sich das Ländchen in grösserer oder geringerer Unabhängigkeit von der Krone Böhmens. Ja, die Grenzwälder, die Böhmen auf allen Seiten umgaben und deren Wert als Zierde und Schutz des Vaterlandes noch Karl IV. pries,[52]) zogen sich auf den im Südosten vorgelagerten Höhen des Tepler Plateaus und des Karlsbader Gebirges hin, separierten also das obere Egerbecken noch energischer. Die Senke von Königswart war der einzige Eingang, Schloss Königswart eine Schutz- und Sperrvorrichtung mitten im Markwald; ein Thor ist dort erwähnt, (porta, id est exitus terrae).[53]) Tepl erscheint 1197 als Marktstätte, „zum Typus der Strassenmärkte gehörig", und eine Urkunde von 1213 besagt, die Leute von Tepl sollen nicht belästigt werden mit Strassenbaufrohnden etc., da sie das Landesthor zu befestigen und zu bewachen haben.[54]) Eine ähnliche Stellung nimmt Elbogen ein. „Seit dem 13. Jahrhunderte beherrschte es als königliche Burg eines der bedeutendsten Landesthore und bildete den militärischen Schlüssel des oberen Egerlandes".[55]) So war also das Egerland scharf und deutlich von Böhmen geschieden, ein politisches Zwischengebilde im Schatten der

---

[51]) Archiv VIII, 3, p. 18 ff.

[52]) Loserth, Der Grenzwald Böhmens. (Mitteil. d. Ver. f. Gesch. d. Deutsch. in Böhmen 21, p. 193.)

[53]) Lippert, Social-Geschichte Böhmens I, 1896, p. 68 f.; Erben, Reg. Boh. p. 195.

[54]) Erben, p. 255.

[55]) Loserth, p. 193.

Berge, das wegen der leichten Durchgängigkeit des Hauptgebirgswalles früher ein breites Herausströmen der Slaven, jetzt ein kräftiges Rückfluten der Deutschen sah, und das infolge der Verkehrseigenschaften seiner Grenzen lange inniger mit dem W als mit Böhmen verknüpft war.

Auch im N drang das Deutschtum immer tiefer in die Thalgründe ein und auf den Höhen vor. Fürs Jahr 1130 bezeugt eine Urkunde,[56]) dass der Verkehr im Mainthal nordöstlich von Bamberg reger geworden ist: Kaiser Lothar verleiht dem Orte Staffelstein Marktrecht.

In diesem Jahrhundert entfaltet sich auch im Frankenwald, etwas später im Fichtelgebirge emsiges Leben. Überall sind die Deutschen im Vordringen. Die jedenfalls nicht dichte slavische Bevölkerung verschwindet, nachdem sie sich vergebens gegen die Eindringlinge zu verteidigen gesucht hat. Von allen Seiten kommen diese, und wieder bewährt sich das Fichtelgebirge als reich an Beziehungen nach allen Seiten, als ein Übergangs- und Mischgebiet. Von Süden her besetzen bayerische Kolonisten das Gebirgsinnere, und ihr pfälzisch-bayerischer Dialekt, der bis zum Waldstein und zur Wasserscheide gegen die Saale reicht, verrät sie heute noch;[57]) die Naabsenke führte sie herauf. Dass ins Innere vereinzelt auch fränkische Kolonisten von Westen her eindrangen, — der Kornbachpass bot dazu die Wege — bezeugt der Name des Dorfes Franken bei Weissenstadt. Aber gerade diese Namengebung kennzeichnet den Fall als eine Ausnahme.

Das sog. Bayreuther Fränkisch herrscht im Saalland. Es zieht sich aus dem Obermainthale längs des Westrandes des Centralstockes an und auf dem Gebirge herein, „ist verbreitet zu beiden Seiten der Strasse nach Hof bis über Rehau hinaus.“ Klar genug tritt dadurch die Münchberger Senke als Weg der Einwanderung hervor.

Neben diese Abart des fränkischen Dialektes legt sich weiter im Westen eine zweite: das Bamberger Fränkisch, entsprechend der westlichen Lage Bambergs, durch die politische und religiöse Scheidung konserviert und in seinen trennenden Merkmalen verstärkt.

Und damit auch der Einfluss des Nordens nicht fehle, ragt ein Zweiglein des Thüringischen in jene Gegenden herein und füllt das Gebiet der Selbitz.

Um 1200 war jedenfalls der Durchgang zum nordöstlichen Deutschland besiedelt; 1214 wird Hof zum ersten Mal genannt, und zwar schon als Pfarrei, also jedenfalls als grösseres Gemein-

[56]) v. Schultes, Historische Schriften I, p. 213.

[57]) Zapf, Ethnographische Karte des nord-östlichen Oberfrankens. Beitr. z. Anthrop. u. Urgesch. Bay. VIII, p. 146 ff. — u. Zapf, Archiv XIII, 2, 41.

wesen.[58]) (Die Angabe in Götz, Handbuch II, „der Reichsvogt von Curia Regnitziana bricht um 1080 die noch bestehenden Sorbenburgen und legt den Grund zur Altstadt Hof", scheint einer kritiklosen Chronik von Hof — von H. Wirth 1843 — nachgeschrieben zu sein).[59]) Seit dem 11. und 12. Jahrhundert hat auch eine wirkliche, organisierte Ausbreitung des Christentums im Vogtland stattgefunden.[60]) Plauen kommt rasch empor und hat auch bald Verbindungen nach dem Südwesten; castrum Strasberg wird schon 1194 genannt,[61]) sodass wir also annehmen können, etwa um 1200 sei der Wall auch im Nordosten durchbrochen, dem Strome der Kultur, des Handels, aller andern Lebensäusserungen der nie rastenden Gesellschaft eine Bahn über das Plateaugebirge geöffnet gewesen.

Rasch, ja allem Anschein nach übereilt, wurde auch der Frankenwald besetzt, so dicht, dass die Ansiedler, vielleicht enttäuscht durch das doch rauhe Klima und den nicht ergiebigen Boden, sich bald wieder zurückzogen, weswegen wir zum Beispiel in dem „bischöflichen Salbuch des fränkischen Waldes" von 1333 eine Menge Namen von Wüstungen finden.[62])

(Anm: Eine so tief versteckt in einem Seitenthälchen des obersten Weissen Maines gelegene Siedelung, wie Bischofsgrün gilt als eine der ältesten Ortschaften Oberfrankens.[63]) Ist dies berechtigt, so muss es uns jedenfalls ein Fingerzeig dafür sein, dass man bei derlei Erörterungen doch gut thut, der menschlichen Freiheit, d. h. wohl besser des oft sonderbar spielenden Zufalls nicht zu vergessen. Denn dass natürliche Wege sehr frühe Kolonisten in diesen weltabgeschiedenen Winkel gewiesen hätten, kann füglich nicht behauptet werden.)

Etwa 600 Jahre hat demnach das Fichtelgebirge und seine Umgebung als Grenzgebiet der slavischen Welt des Ostens eine Rolle gespielt. Lange hatten die geschichtlichen Bewegungen die centrale Gebirgshäufung umgangen, war vor allem der mainaufwärts kommende Verkehr nach Süden und Südosten abgelenkt worden, zum Donauthalweg. Nur sehr allmählich dringen die Mächte des Westens, repräsentiert durch Christentum und Deutschtum, in dem feindlichen Grenzraum vor, erst den Zusammenhang lockernd, dann ihn gleichsam in konzentrischem Angriffe von allen Seiten her bestürmend. Auch hierbei tritt deutlich die Tendenz der Westostbewegungen, den Zentralstock zu umgehen, hervor. Noch sehr lückenhaft, nur

---

[58]) Christ. Meyer, Quellen zur Geschichte der Stadt Hof 1894, p. V.
[59]) Vgl. darüber Meyer, ebenda.
[60]) Mitteilungen des Altertumsvereins zu Plauen I, p. 4.
[61]) Simon, Verkehrsstrassen Sachsens, p. 37 (1892).
[62]) Bayreuther Archiv VIII, 2, 1 ff.
[63]) Nach Götz, Bayern II.

andeutungsweise, treten aus dem geschichtlichen Dunkel nach und nach auch die einzelnen Wege hervor, auf denen Handel und Verkehr ihre Bahnen ziehen. Marktorte entstehen da, wo die natürlichen Verhältnisse Sammelpunkte des Verkehrs schufen; doch keiner erscheint zunächst von irgend einer grösseren, die andern überragenden Bedeutung. Der Kaiser verleiht ihnen, meist wohl bestätigend und sanktionierend, was auf natürliche Weise sich schon entwickelt hatte, das Marktrecht. Er gilt auch noch als Herr der Wege, der Zölle und des Geleites. Die fürstlichen Gewalten treten noch gar nicht hervor, und damit erscheint eine weniger nach der Willkür der Fürsten oder auch nach deren Geldbedürftigkeit sich richtende, sondern mehr den lokalen Bedürfnissen und den natürlichen Gegebenheiten entsprechende Lösung aller einschlägigen Fragen wenigstens wahrscheinlicher.

Die folgenden Jahrhunderte bringen in all diesen Dingen grundstürzende Änderungen hervor. Die lokale geographische Hauptursache derselben ist die, dass der Grenzwall überall durchbrochen, zerstört wird. Es liegt aber „in der Durchbrechung dieser Art von Grenzen einer der grössten Wendepunkte in der Geschichte der Beziehungen zwischen Volk und Land überhaupt", „der Anlass zu einem mächtigen Aufschwung der ganzen Staatenentwickelung".[64]) Hinter Fichtelgebirge und Frankenwald breitete sich im N und NO ein aufs neue dem Deutschtum gewonnenes Land aus, weite Ebenen, voll von Kulturmöglichkeiten und voll von Aufgaben für jugendfrische Kräfte, aber auch reich an Bedürfnissen und bereit, gegen die immer willkommenen Naturprodukte, wie Vieh, Wachs, Felle, alles aufzunehmen, was junge Kulturen brauchen. Zudem hatte dieses weite Feld deutschen Unternehmungsgeistes als östliches Hinterland nicht ein höher stehendes Kulturgebiet, das ebenfalls alles, was not that, hätte geben können; bis in die tiefsten Wälder Polens und Russlands hinein kam vielmehr fast alle Kultur nur aus dem Westen.

Im Osten zwar schien der zum grossen Teil von Tschechen bewohnte böhmische Kessel manchmal nicht sehr anzulocken. Ist es auch nicht geschichtlich, was der nationalste Geschichtschreiber jener Gebiete, Cosmas, von dem 1055 erwählten Herzog Spitignev berichtet, so ist es doch vor allem durch die Art der Darstellung nicht übel charakterisierend: „Am Tage seiner Thronerhebung vollbrachte er etwas Grosses und Wunderbares, was ihn für alle Zeiten merkwürdig machte; denn er befahl, dass alle Deutschen, ob reich oder arm...., innerhalb drei Tagen aus Böhmen vertrieben werden sollten".[65]) Aber auch dieses öfter

[64]) Ratzel, Politische Geographie, p. 114.
[65]) Geschichtschreiber der deutschen Vorzeit LXV, p. 104.

etwas feindselig gesinnte Nachbargebiet war politisch, wenn auch nie sehr fest, mit Deutschland verbunden und kulturell ebenso von ihm abhängig, wie jedes östlich gelegene europäische Land von seinem westlichen Nachbar. Durch alle Verhältnisse schimmern die Spuren dieser Wanderung der Kultur nach Osten hindurch. So ist, um nur ein paar etwas bezeichnende Fälle zu erwähnen, das Prager Recht ein Sprössling des Nürnberger (... iure civitatis Nurembergensis, quo Maior civita nostra Pragensis a prima sui fundacione freta est et fruitur),[66]) und auch die zu Eger hielten die Nürnberger für ihre „Altväter", unter deren Einfluss aller Wahrscheinlichkeit nach auch ihr Recht entstand.[67]) Auf denselben Wegen fast hält die das Mittelalter so tief bewegende Cistercienserbewegung ihren Siegeszug nach Böhmen: 1127 wird Kloster Ebrach, 1132 Kloster Langheim in einem Seitenthälchen des nördlichen Jura und schon auch Waldsassen gegründet,[68]) und 10 Jahre später stiftet Mirozlaus von Böhmen ein monasterium Cisterciensis ordinis in Sedlez, zu dessen Einrichtung ihm der Convent des Klosters Waldsassen auf seine an den dortigen Abt gerichtete Bitte einen Bruder zuschickt.[69])

Jetzt war demnach das Fichtelgebirge aus einem Randgebirge des schwäbisch-fränkischen Beckens und des nördlichen Alpenvorlandes erst eigentlich ein Scheidegebirge zwischen jenen beiden Teilen des mitteleuropäischen Bodens einerseits und der norddeutschen Tiefebene und dem böhmischen Becken andererseits geworden, aus einem Grenzwalde ein Durchgangsgebiet, so erst jetzt die Bestimmung erfüllend, die wir ihm nach seiner Lage zusprachen.

Um die daraus sich ergebenden Folgen in ihrer ganzen Tragweite würdigen zu können, ist noch ein Blick auf grössere, zeitlich ungefähr parallel sich entwickelnde oder wenig später eintretende Verhältnisse nötig.

Die Kolonisation des nordöstlichen Deutschlands tastete sich z. T. am Abhang der deutschen Mittelgebirge hin. Die „Hohe Strasse", der wir noch begegnen werden, bezeichnete hier ihren Weg. Aber in viel breiterem, freierem Strome führte sie der tief nach dem kontinentalen Europa hereinragende Meeresbusen der Ostsee nach dem Osten. Hier entwickelte sich im Laufe von ein paar Jahrhunderten ein so gewaltiges wirtschaftliches Leben, erblühte entlang der Küste eine Reihe so mächtiger Handelsstädte, knüpften sich Verbindungen nach N und nach O von so weittragender Bedeutung, dass jede politische Aktion in diesen Gegenden nur in innigstem Zu-

[66]) Emler, Reg. Bohem. IV, p. 825.
[67]) Gaupp, Deutsche Stadtrechte 1851 I, p. 182 ff.
[68]) Nach Götz, Bayern und Gradl, Egerland.
[69]) Erben, Reg. Boh. 103.

sammenhang mit jener wirtschaftlichen Entwickelung gedacht werden kann und an Wichtigkeit daher weit hinter jene zurücktritt.

Noch grössere Tragweite erlangten für unser Gebiet Veränderungen, die sich im Süden Europas vollzogen. Da war Konstantinopel lange die glänzende Hauptstadt der Welt gewesen, „die Schatzkammer aller der von den Deutschen so heiss ersehnten Schätze des Orients“,[70]) und auf mannigfachen Wegen hatte es dieselben nach dem etwas sehr randlich gelegenen Mitteleuropa geleitet: donauaufwärts, über Marseille, durchs schwarze Meer zu den Bernsteinküsten der Ostsee, natürlich auch über Italien. Aber immer mehr brach die Herrlichkeit des östlichen Kaisertumes zusammen, und als gar die Banner einer barbarischen, halb nomadenhaften, asiatischen Nation auf den rauchenden Trümmern der alten Kaiserstadt wehten, da mochte das wie ein verspätetes Symbol dafür erscheinen, dass dieselbe schon längst ihre Bedeutung für Europa verloren hatte.

In ungeheurem Aufschwung aber waren inzwischen die italienischen Handelsstädte erblüht. Die Kreuzzüge hatten sie auf die See hinausgewiesen. Trotz Papst und Ostrom hatten sie schon in einem gross organisierten Schleichhandel die mannigfachsten Beziehungen zu den Feinden der Christenheit, den Arabern, geknüpft, ja selbst den östlichen Handelszug durch das Schwarze Meer nach Norden abgefangen und abgelenkt. Dann hatten die Venetianer es sogar verstanden, einen Kreuzzug anstatt gegen die Bedränger des Kreuzes gegen ihre machtvolle Konkurrentin Konstantinopel zu dirigieren und die daraus sich ergebenden politischen Vorteile zur Begründung ihres Welthandels und zur Verdrängung auch ihrer italienischen Nebenbuhler, der Pisaner und Genuesen, zu verwerten. Erwähnen wir noch, dass es den Italienern auch gelang, die vornehmsten Industriezweige des Morgenlandes, vor allem die Seidenzucht und die Seidenwirkerei, nach Italien zu verpflanzen, so wird dies genügen, um zu zeigen, welch gewaltig neues Leben auch im Süden jetzt pulsierte. Dass es am Ende desjenigen mittelmeerischen Zweiges, der am tiefsten ins Herz Europas hineinragte, am stärksten sich regte, und dass daher Venedig vor allem blühte, ist schon aus rein geographischen Gründen leicht verständlich.

Mitten inne zwischen diesen beiden neu sich entfaltenden Welten lag unser Gebiet als Durchgangsland. Jetzt kam seine echt mitteleuropäische Lage zur vollen Geltung; jetzt erschien es bestimmt, Mittler zu sein zwischen den beiden wichtigsten Meeren der mittelalterlichen Welt.

---

[70]) Vgl. Falke, Geschichte des deutschen Handels, B. I, p. 65 ff.

Die Folge der oben geschilderten gewaltigen Umwälzungen war für Italien und Deutschland ein rapides Emporsteigen der Gemeinwesen, die von Anfang an dem Verkehre ihre Bedeutung verdankten und deshalb am ersten gerüstet waren, alle Vorteile der neuen Lage sich zu eigen zu machen: der Städte. Die centrale Gewalt im Reiche war meist zur Ohnmacht verdammt, die nach und nach sich emporringenden Fürstenmächte noch zu sehr im Entstehen begriffen, zudem noch ganz in naturalwirtschaftlichen Verhältnissen stehend, dem Getriebe des Verkehrs fremd, so dass die Städte eigentlich konkurrenzlos sich entfalten und eine Macht gewinnen konnten, die gelegentlich Fürsten und Kaisern trotzte.

Darzustellen, wie sich die Verkehrsverhältnisse unseres Gebietes unter solchen Umständen entwickelten, ist unsere weitere Aufgabe.

II. Der Verkehr im Zeitalter der Städteblüte.

1) Politische Bewegungen im Fichtelgebirgsgebiet.

Auch in unserm Gebiet geht wie so oft politische Expansion mit wirtschaftlicher parallel oder eilt ihr sogar voraus. Das letztere ist freilich wohl oft nur scheinbar der Fall, da hierhergehörige Urkunden politischen Inhaltes gewöhnlich viel weiter zurückreichen als Nachrichten über wirtschaftliche Ereignisse. Aber sie sind uns ein Beweis dafür, dass jene Gegenden stärker ins Licht treten, für erstrebenswert gelten, bekannter werden, was alles auf einen regeren Verkehr, der dies vermitteln half, schliessen lässt. Denn „die wirtschaftlichen Bewegungen haben die gleiche Neigung, wie die geistigen — nämlich über die Grenzen der Staaten hinauszustreben —, und alle zusammen vergrössern dadurch gleichsam als ein Nebenerzeugnis ihrer eigenen Bestrebungen die Kenntnis des Raumes und die politischen Raumauffassungen und -ansprüche, so dass zuletzt die Staaten ebenfalls über grössere Flächen hinzuwachsen streben".[1]) Auch der Gedanke, dass es „zur vollständigeren oder minder vollständigeren Erreichung der den Grenzlandschaften eigenen Vorteile ... nur auf das Mass von Druck und Gegendruck ankommt, welches von der diesseits oder von der jenseits des fraglichen Landstriches wohnenden Bevölkerung und ihrer Staatsmacht aufgewendet wird",[2]) lässt aus Grenzvorschiebungen einen Rückschluss auf verstärkte geschichtliche Bewegung im Sinne der Vorwölbung der Grenzen zu.

Für unser Gebiet ist besonders die Expansion der Zollern-

[1]) Ratzel, Polit. Geogr. p. 84.
[2]) Götz, Bayern I, p. 5.

macht charakteristisch. Die im Regnitzthal fussenden Hohenzollern schoben sich immer weiter nach NO vor. Ein Teil des Erbes der 1248 ausgestorbenen Meranier gab ihnen im Thale des Roten Maines einen neuen Operationspunkt. Auch die Erwerbung Kulmbachs, also des Vereinigungsgebietes beider Mainquellflüsse und des Einganges zum eigentlichen Durchgangsland nach dem NO, vollzog sich verhältnismässig glatt. Nachdem es 1290 schon einmal an die Burggrafen verpfändet worden war, fiel es zufolge eines 1338 mit dem Grafen von Orlamünde geschlossenen Erbvertrages 1340 definitiv an die Zollern.[3]) Dagegen offenbarten sich noch bei Erwerbung des Frankenwaldplateaus dessen Eigenschaften als Grenzgebiet in politisch-geographisch interessanter Weise. Wie lange schwankten die Gebiete um Hof hin und her! Dort hatte sich in irgend einer Art von Selbständigkeit ein kleines Gebilde längere Zeit erhalten, das die Thäler der oberen Saale und ihrer rechten Nebenflüsschen, der beiden Regnitzen, ausfüllte, ein kleines Beispiel für die individualisierende und isolierende Wirkung des Innern von Plateaugebirgen. 1230 wird es als „Regnitzland" zum ersten Mal erwähnt und zwar in selbständiger Nennung neben Franconia; sein Hauptort ist Hof (Curia Regnitiana).[4]) Es erscheint über ein Jahrhundert wie auf der Schneide zwischen dem Norden und dem Süden stehend, einmal in den Händen der Burggrafen, dann wieder von ihnen an die Vögte von Weida gegeben, offenbar, weil es ihnen noch zu abgelegen, zu schwer zu halten war; dann wird es wieder vom Kaiser an die Burggrafen verliehen. Im Jahre 1373 kommt es definitiv an die letzteren.[5]) Aber noch hängen ihm weiter östlich schwankende Teile an; die burggräfliche Interessensphäre greift herüber bis ins Thal der oberen Elster: 1397 erneuert Wilhelm von Meissen den Burggrafen das Vermächtnis der Städte Voitsberg, Ölsnitz, Adorf und Tiersheim,[6]) und 1409 setzt das Hofgericht die Burggrafen in den Genuss dieses Erbes;[7]) aber ganz wird dasselbe nicht behauptet: die Elstergebiete gingen wieder verloren. Erst 1524 findet eine endgiltige Festlegung und Abrundung jener Grenzen statt.[8])

Sicherer und bestimmter verlief die Erwerbung des westlichen Teiles des Egerlandes. Schon frühe haben die Burggrafen Beziehungen zur Stadt Eger: 1285 erhalten sie dort das

---

[3]) Meyer, Quellen zur Geschichte der Stadt Kulmbach.
[4]) Stein, Geschichte Frankens I, p. 268.
[5]) Meyer, Quellen zur Geschichte der Stadt Hof; Einleitung.
[6]) Monumenta Zollerana V, p. 397.
[7]) Monumenta Zollerana VI, p. 570.
[8]) Nach Longolius, Sichere Nachrichten von Kulmbach-Bayreuth.

Burglehen und erscheinen im selben Jahre auch als Burggrafen von Elbogen.[9]) Langsamer, aber um so unwiderstehlicher dringen sie in das Innere des Gebirgswalles und senken dort ihre Wurzeln immer tiefer ein. Bezeichnenderweise kommen sie von SW her, also auch hierin der Notwendigkeit der Umgehung des gewaltigen Frontwalles folgend: 1285 erhalten sie die Veste Wunsiedel, scheinen sie jedoch noch einmal abzugeben, da sie dieselbe 1321 wieder von den Voitsbergern kaufen.[10]) Diesem Besitz lassen sie nun in rascher Folge andere Erwerbungen folgen. So kaufen sie z. B. Weissenkirchen (= Weissenstadt) und die Burg Rudolfstein vom Kloster Waldsassen, oder sie brechen auf Befehl des Kaisers 1352 den Epprechtstein als ein Raubnest und erhalten ihn dafür zum Lehen[11]) etc. Mit Recht bemerkt daher der Geschichtschreiber des Egerlandes, Gradl, zum Jahre 1376: „Langsam aber stetig drang von Westen her die Herrschaft der Burggrafen von Nürnberg gegen das Egerland vor; gern oder ungern mussten sich die Besitzenden im Striche zwischen Hohenberg — Arzberg und Wunsiedel — Weissenstadt — Kirchenlamitz einer nach dem andern zum Verkauf ihrer Güter an die Burggrafen oder, was dieselbe Wirkung hatte, an Bürger von Wunsiedel etc. verstehen".[12])

Der Gegendruck war eben zu schwach. Der allgemeine Zug ging nach dem Osten. Die wichtigsten Interessen der sächsischen Fürsten wiesen diese dorthin, und die neu aufgekommene Macht der Zollern hatte daher den Vorteil, ihnen gleichsam in den Rücken zu fallen. Das Egerland aber „in seiner eigentümlichen und undefinierbaren Stellung",[13]) zu sehr individualisiert, um sofort in einem grösseren Ganzen aufzugehen, und doch als echtes Durchgangsland zu sehr stärkeren Einflüssen von allen Seiten ausgesetzt, um selbst ein Ganzes bleiben zu können, wusste sich noch viel weniger des heftig drängenden Nachbarn zu erwehren, so gern es auch seine Positionen im Fichtelgebirge sich bewahrt hätte, in dem dunklen Gefühle wohl, dass es rettungslos dem böhmischen Löwen verfallen müsse, wenn es den einen Stützpunkt auf dem Gebirge ganz verliere. Interessant ist es, wie schon die Zeitgenossen deutlich das Prekäre, Unhaltbare der Lage des Egerlandes fühlten, so wenn ein Chronist als Grund der Verpfändung an Böhmen anführt: „Und dieweil Eger, die statt, dem reich und denn andern reichsstetten zu weit gelegen ware, sich offt bey Römischer

[9]) Mon. Zoll. II.
[10]) Mon. Zoll. II, p. 359.
[11]) Mon. Zoll. III, p. 242.
[12]) Gradl, Egerland, p. 246.
[13]) Gradl, Chroniken der Stadt Eger, Prag 1884, p. XV.

kayserlicher majestat beklagt hette der injurien, überlast und grossen drangsall, so inen von iren nachpaurn, den Beheimen und sonderlich der andern herumb lichenden herschafften geschahe", verpfändete es der Kaiser an Böhmen (1322).[14]) Klar ist hier ausgesprochen einmal die mittelalterliche Unfähigkeit der Beherrschung grösserer Räume, zum andern die Gefahr zentraler Lage („in der Stärke ebenso gewaltig, wie in der Schwäche bedroht").[15])

Noch sei hervorgehoben, wie hier das Ost- und Nordostwärtsschieben der Burggrafen aufhörte, als in derselben Richtung ein grösserer, kühnerer Sprung gelang, die Festsetzung der Zollern in der Mark Brandenburg. „Ich wünsch dir dazu Glück; Krieg und Widerwärtigkeit genug!" soll Sigismund dem Burggrafen Friedrich bei der Belehnung zugerufen haben. Der Zoller war gerüstet, besser als die Bayern und die Luxemburger, die vorher das Wagestück versucht hatten. Näher lag das neue Gebiet seinem Blick; die eben erworbenen Fichtelgebirgspassagen führten ihn hinab ins norddeutsche Flachland auf Wegen, welche Bürger der Stadt, deren Burggraf er war, vor ihm schon oft gezogen waren; und nicht auf fremde Erde führten sie ihn: Hiess doch auch die Nürnberger Umgebung manchmal wie Brandenburg des heiligen Reiches Streusandbüchse. So erntete der Träger der politisch aktionsfähigeren Macht etwas von Früchten, welche die wirtschaftlich viel stärkere, aber politisch eingeengte gesät hatte. Zu ihr wollen wir uns nach diesen Abschweifungen wenden.

2) Nürnbergs Handel im Mittelalter mit besonderer Berücksichtigung des das Fichtelgebirge passierenden Verkehrs.

Die Signatur eines im 13. Jahrhunderte beginnenden und sich durch ungefähr 300—400 Jahre erstreckenden Abschnittes der inneren deutschen Geschichte ist für unser Gebiet die beherrschende Stellung Nürnbergs. Rasch erhebt es sich aus der geringen Zahl seiner Mitbewerber, was gegenüber der Mehrheit derselben auch aus der überragenden Gunst seiner Lage leicht erklärlich erscheint. Nur die Stelle, wo die so wichtige Rednitzlinie den Main trifft, scheint von Natur mindestens in eben demselben Grade zu einem Verkehrsmittelpunkte ausersehen zu sein, wie die Mündung der Pegnitzlinie in den S—N-Weg. Es wäre deshalb Bamberg als mächtiger Rivale Nürnbergs um so mehr zu erwarten, als es letzteres durch die für jede landwirtschaftliche Kultur ausserordentlich vorteil-

[14]) Gradl, Chroniken der Stadt Eger.
[15]) Ratzel, Pol. Geogr., p. 282.

hafte Bodenbeschaffenheit seiner näheren Umgebung weit übertrifft. Es wird denn auch schon in einem Privileg Friedrich II. von 1219, worin dieser Nürnberg mit neuen, reichen Freiheiten begabt, hervorgehoben — man möchte meinen im Hinblick auf das benachbarte Bamberg —, dass Nürnberg solcher besonderen Gnaden würdig und bedürftig sei, „sonderlichen aber, alldieweilen sie (die Stadt) keinen Weinbau oder schiffreiches Wasser habe, auch auf einem rauhen und unfruchtbaren Boden lege".[1]) Man hat die Thatsache, dass dennoch Nürnberg auch diesen Rivalen rasch besiegte (vgl. S. 122), auf geschichtliche Gründe zurückführen wollen, so darauf, dass es Nürnberg früh gelang, eine selbständige Stellung zu erringen, während Bamberg öfter, doch stets vergeblich, die bischöfliche Herrschaft abzuschütteln unternahm. Man kann wohl auch eben jene Ungunst der lokalen Verhältnisse um Nürnberg als anspornend zu energischer Bethätigung aller schlummernden Kräfte ins Feld führen, wie dies von Nürnberger Chronisten schon frühzeitig geschieht; sie variieren offenbar den Gedankengang jenes Privilegs, wenn von ihnen z. B. als ein Grund, warum die Nürnberger anfingen, „erbar kaufmanschaft zu treiben in fremde lant", angeführt wird: „dass sie narung weit westen zu suechen, wann umb Nurenberg ein sandiger spröder poden ist".[2]) Doch scheint die für Bamberg so ungünstige Differenzierung der Werte und Machtverhältnisse beider Städte zum weitaus grössten Teil begründet in den früher dargelegten Erhöhungen der Schwierigkeiten für einen direkten W—O-Verkehr durch die mächtigen Krümmungen des Mains und durch die Häufung und Bedeutung der trennenden Höhen im Osten Bambergs; ferner darin, dass wegen jener Thatsachen auch der Donau-Mainverkehr nicht die Regnitz herab dem Maine zueilte, sondern lieber auf direktem Wege von Nürnberg aus den Würzburger Mainbogen gewann, und dass der S—N-Verkehr schon zum grossen Teil südlich von Bamberg den Jura überschritt. So kam nach Nürnberg der noch ungeteilte Verkehr aus dem Süden und der grösste Teil des nach Böhmen und nach der Donau gerichteten Stromes.

Sehr frühzeitig erscheint die Reichsstadt in reger Handelsverknüpfung mit den Städten des Rheines: schon 1112 schliesst sie mit Worms einen Zollfreiheitsvertrag, 1219 mit

---

[1]) Roth, Handel Nürnbergs I, p. 13 (nach Ratsschreiber Müllner † 1634).

[2]) Meisterlins Chronik der Reichsstadt Nürnberg. 1488 (Chroniken III, p. 116.) Vgl. auch: „Diese stat ist gepawet in einem sandigen felt, das unfruchtbar ist, darumb so muss sein und ist da ein kundig gewinlich volk, und seind alle burger kaufleut oder gut hantwerker, darmit gewinnent und habent sie gross reichthumb und einen grossen namen in allen deutschen landen."[3])

[3]) Meisterlins Chronik der Reichsstadt Nürnberg. p. 50.

Speyer, 1264 mit Mainz; 1256 tritt sie in den rheinischen Städtebund.[4]) Diese Beziehungen werden immer mehr erweitert: Flandern tritt in intimen Connex mit Nürnberg (1361 erhalten die Nürnberger Bürger dort eines ihrer reichhaltigsten Handelsprivilegien in 50 Artikeln), ebenso Köln; nach Frankreich spinnen sich bald Fäden, und Lyon gewinnt für die Nürnberger grosse Bedeutung. Weine bringen sie vor allem vom Rhein und aus Frankreich, Tuche aller Art aus Mecheln, Ypern und Gent.

Nicht viel späteren Datums, aber von noch grösserer Wichtigkeit sind die Handelsunternehmungen der Nürnberger nach dem Süden. Dort, in Venedig, treten zuerst die Regensburger in regere Verbindung mit Italien, und in dem berühmten Kaufhaus der Deutschen in Venedig, im Fondaco dei Tedeschi, der zum ersten Male 1228 klar erwähnt wird, nehmen sie den obersten Platz ein.[5]) Auch von Augsburg heisst es schon in einem Aktenstück vom Jahre 1308: „Mit Rücksicht auf die alte Freundschaft beider Städte".[6]) Nürnberg trat erst später in lebhaften Wettbewerb mit jenen beiden Städten. Zwar machte sich schon der 1250 geborene Albrecht Behaim, der, wie dann auch seine Nachkommen, von Italien mit „Spezereien" handelte, einen Namen, und der ebenfalls nach Italien handelnde Conrad Ebner erwarb solch grosses Gut, dass er dem Kaiser Rudolf im Jahre 1276 eine ansehnliche Geldsumme leihen konnte (nach Roth). Aber grössere Bedeutung erlangte der Nürnberger Handel nach Venedig erst im 14. Jahrhundert. (Vgl. dazu auch Notizen Nürnberger Chronisten wie die folgende: „Anno 1300 hat König Albertus.. einen Hof gen Nürnberg gelegt; darzu der König aus Böhmen, die Herzoge, Markgrafen u. s. w. kamen. Als nun die Versammlung bey einander war, fingen etliche Geschlechter, deren Namen Ehrenhalber hier verschwiegen bleibe, samt andern Ersamen Personen... zu Nürnberg an, Kaufmannschaften in fremden Landen zu treiben)".[7]) Der Erfolg war nicht gering. Schon 1366 spricht Kaiser Karl IV. von Nürnberg als „der fürnemsten vnd bass gelegisten Stat des Reiches hie zu Lande", wo wir „vnser wonung vnd hof pflegen zu haben".[8])

Der „Italienhandel" brachte die Produkte mittelmeerischer Gegenden, wie die des fernen Indiens. Da spielte eine Hauptrolle das Lieblingsgewürz des Mittelalters, der Safran, dessen

---

[4]) Nach Roth, Nürnberger Handel I.

[5]) H. Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen 1887, II, p. 47.

[6]) ebenda, p. 57.

[7]) Roth, (nach anonymem Annalisten) I, p. 21.

[8]) Mon. Zoll. III, p. 106.

Hauptmarkt Aquileja war. Die Nürnberger erhielten dort 1390 Handelsfreiheit.[9]) Für 100000 Dukaten wurden jährlich von hier, sowie „von Apulien und Süditalien nach Venedig gebracht, und die Deutschen waren es, welche denselben hauptsächlich ausführten".[10]) In Nürnberg sind daher unter den die Reinheit und Güte der Waren untersuchenden „Schauern" besonders oft die Safranschauer erwähnt, und ihr „Schauen" war keine blosse Formalität: so wird z. B. 1444 und wieder 1456 ein Mann wegen Fälschung des Safrans verbrannt, 1456 ein Weib aus Regensburg desselben Reates wegen lebendig begraben.[11]) — Pfeffer, Ingwer, Negelein und andere Spezereien kommen ebenfalls über die Alpen; sie werden in Nürnberg noch „gerbuliert" (ausgesucht, gereinigt); die Früchte des Südens: Feigen, Rosinen, Johannisbrot etc., fehlen nicht. Ein Haupthandelsartikel waren ferner seidene Waren, andere feine Stoffe, purpurfarbene Tücher etc. So bekennt 1375 Burggraf Friedrich, den Nürnberger Kaufleuten Graser und Pirkheimer 597 Gulden für „samyt, guldeine (Goldbrokat) vnd seideine tuchen" schuldig zu sein.[12]) Nennen wir dazu noch die Dinge, die wohl auch als „levantische Waren" bezeichnet werden: Weine, Öl, Baumwolle, mancherlei Leder, ferner noch venetianische feine Glaswaren und den, über Genua kommenden so viel gebrauchten Weihrauch, so haben wir damit wohl den Hauptinhalt des nach Norden flutenden Handelsstromes aufgezählt.

Aber noch eine andere Quelle speiste den Nürnberger Handel. Reichstes gewerbliches Leben entfaltete sich im Innern der Stadt und gab ihr eine im mittelalterlichen Deutschland einzigartige Bedeutung. Die Zahl der Zünfte wuchs im 14. Jahrhundert ausserordentlich. Diese Thatsache beweist nicht nur immer weitergehende Arbeitsteilung, die erhöhte Erfolge ermöglichte, sondern auch den gewaltigen Umfang des gewerblichen Lebens, das immer neue Zweige zu treiben imstande war. Während für das 13. Jahrhundert nur 10 Zünfte nachzuweisen sind (Tuchmacher, Wollenschlager, Mäntler oder Gewandschneider, Färber, Gürtler, Kürschner, Schwertfeger, Schmiede, Hammerschmiede, Beckenschmiede), die durch ihr Dasein schon eine gewisse Blüte vor allem der Metallindustrie andeuten, sind es im 14. Jahrhunderte nicht sehr viel unter 100, unter denen auch wieder die Spezialisierungen vor allem der Tuch- und Metallbearbeitung dominieren.[13]) Im 15. Jahr-

[9]) Roth I, p. 43.
[10]) Simonsfeld, Fondaco II, p. 35.
[11]) Roth IV, p. 341 ff.
[12]) Mon. Zoller. III, p. 304.
[13]) Baader, Histor. Ver. für Mittelfranken 1871/72, Beil. III.

hunderte kaufen denn auch in Nürnberg die österreichischen, brandenburgischen und andere Fürsten ihre Kleinodien für Hochzeiten und andere Feste ein;[14]) die Rotschmiede oder Gelbgiesser verfügen manchmal über 600 Arbeitskräfte; 1484 sind in Doos bei Nürnberg 3 Messingfabriken, und es klingt echt nürnbergisch, wenn z. B. berichtet wird: „Erasmus Ebner, geboren 1511, war ein sehr gelehrter Mann, ein vortrefflicher Jurist und ein guter lateinischer Dichter, handelte aber doch mit Messing. Er war ein verständiger Messingbrenner und Messingmacher" und trat, um diese Kunst zu lehren, später in die Dienste des Herzogs von Braunschweig.[15]) Aber auch das charakterisiert das lebhafte, alles Neue rege und energisch aufnehmende, unternehmungslustige Geschlecht sehr gut, dass Michael Behaim und Caspar Baumgärtner1373 eine Pulvermühle erbauten und dass Ulmann Stromer 1390 eine Papiermühle anlegte.[16]) Wenn wenige Jahre später, 1398, die 1. Papiermühle in Chemnitz[17]) und um dieselbe Zeit auch eine in Eger ersteht, so ist uns das wieder einmal eine kleine Andeutung der Ostwärtswanderung der Kultur und ein Fingerzeig, dass auch dafür die naturgegebenen Wege massgebend waren. Von nicht geringer Bedeutung war auch die Waffenfabrikation in der Stadt; 1398 erhält Nürnberg eine „Hammerwerkfreiheit", und den Kaisern liegt sehr viel an der Blüte der Reichsstadt, „weil durch die Eisenwerke viel Wehr und Waffen daselbst geschmiedet wurde".[18]) Die Blütezeit des Nürnberger Handwerks fällt freilich erst in den Ausgang unserer Periode bis in die Zeiten des dreissigjährigen Krieges. „Nicht genug wissen gleichzeitige Schriftsteller den Überfluss an allen Gattungen von Künstlern und Handwerkern in Nürnberg zu rühmen, die durch Feinheit und Brauchbarkeit ihrer Arbeit ihre Vaterstadt durch ganz Europa berühmt machten.[19])

Für die aus dem Süden und Westen herbeigebrachten Produkte und für die Erzeugnisse ihres Gewerbefleisses fanden die Nürnberger Absatzgebiete im ganzen mittleren Europa. (Regiomontan wählte Nürnberg zum Wohnorte, „quia propter excursum mercatorum quasi centrum Europae habiatur".[20]) Aber zwei kamen für sie besonders in Betracht.

Zunächst beherrschte Nürnberg natürlich wirtschaftlich seine

---

[14]) Falke, Handel II, p. 125 f.
[15]) Roth I, p. 315.
[16]) ebenda I, p. 50.
[17]) Simon, Verkehrsstrassen Sachsens.
[18]) Roth I, p. 51.
[19]) Reicke, Geschichte der Reichsstadt Nürnberg 1896.
[20]) Roscher, p. 69, Anm. 1 (nach Roth).

ganze Umgebung und wurde Mittelpunkt des ganzen lokalen Verkehrs. Zwei Messen gewannen dabei für das Zusammenströmen der Massen vor allem Bedeutung, eine Frühjahrs- und eine Herbstmesse. Der ersteren gab eine eigentümliche kirchlich-weltliche Feier erhöhte Anziehungskraft: Sigismund hatte der Stadt 1424 die Reichskleinodien und Heiligtümer „auf ewig" anvertraut und ihr dabei das Recht gegeben, sie jährlich einmal dem Volke zu weisen und vom Tage der „Weisung" an 14 Tage lang Messe und Jahrmarkt abhalten zu dürfen. Schon 1425 wurde die erste „Heiltumsmesse" gefeiert und schon 1431 wegen starker Frequenz auf 24 Tage erweitert; trotz einer Beschwerde des von einer Menge von rheinischen Fürsten und Reichsstädten unterstützten Frankfurt, ja trotz Aufhebung des kaiserlichen Privilegs hielten die Nürnberger an ihrer Messe fest.[21]) Diese wurde ein Stelldichein des Adels und der höheren Geistlichkeit der ganzen Umgebung, erlangte aber nie, wie die Frankfurter oder Leipziger Messen, nationale oder gar internationale Bedeutung. — Ähnlich stand es auch mit dem andern bekannten Nürnberger Markte, dem Thomasmarkte, zu dem z. B. 1527 an einem Tage 1007 Wagen und 105 Karren zusammenströmten, ohne dass jedoch auch er mehr als lokale Bedeutung gewonnen hätte.

Zu internationaler Grösse aber erwuchs der Nürnberger Handel vor allem durch seine Beziehungen zu den germanisch-slavischen Gebieten im Osten Deutschlands, denen vor allem Nürnberger Kaufleute alle Produkte des glücklicheren Südens und alle Erzeugnisse des gewerbefleissigen Westens und des centralen Europas brachten. Von Ungarn bis zur fernen Ostseeküste und bis hinein nach Polen fanden sie willige Abnehmer und auch Verkäufer von ihnen willkommenen Rohprodukten. Früh schon zogen sie den grössten Teil des Verkehrs zwischen Böhmen und den Rheingegenden an sich und verstanden es, sich umfangreiche Privilegien von den böhmischen Herrschern zu erwerben. So verspricht König Johann 1326 den Nürnberger Kaufleuten „per terram suam universam per aquam sive per terram tutum et securum iter, transitum mercium liberum et conductum".[22]) Karl, Markgraf von Mähren, bestätigt dies Privileg und verlängert den vorbehaltenen Aufkündigungstermin von einem auf zwei Monate, etc.[23]) Bald sind die Nürnberger Rechte erstrebenswerte Muster für andere Städte, so dass z. B. Karl IV. 1356 die Bürger von Augsburg begnadet, dass sie in Prag dieselben Rechte haben sollen, wie die Nürnberger,[24])

[21]) Roth IV, p. 364.
[22]) Emler, Reg. Bohem. III, p. 485.
[23]) ebenda IV, p. 222.
[24]) Augsburger Urkundenbuch No. 513.

oder aber, wenn die Bürger von Eger für den Handel nach Ungarn dieselben Privilegien bekommen wie die von Nürnberg und Prag (1396).[25]) Dass aber die Nürnberger nicht konkurrenzlos den Markt in Böhmen beherrschten, beweist z. B. eine Urkunde von 1330: Ludwig der Bayer „cives Pragenses et Egrenses liberat ab omnibus theloneis et pedagiis in Romano imperio",[26]) oder ein Geleitsvertrag der Grafen von Hohenlohe, des Burggrafen von Nürnberg u. a., „daz wir gelaite haben geben allen kaufleuten, swennen sie varn, reiten oder gen", insonderheit den Kaufleuten von Eger.[27]) Aber immerhin versah Nürnberg fast das ganze Land mit all den gewöhnlichen Artikeln des täglichen Bedarfs[28]), und für die Bedeutung der Nürnberger im Handel weiter donauabwärts zeugt am lautesten der stete Kampf der Wiener Kaufmannschaft gegen die unbequemen westlichen Rivalen.[29])

Freilich der grösste Teil dieses Verkehres ging naturgemäss über die Pässe des nördlichen Böhmerwaldes, worauf schon der im Jahre 1319 mit Cham geschlossene Zollfreiheitsvertrag hinweisen würde, wenn nicht z. B. eine Reihe von Notizen, die besagen: „auff dem Böhmer Wald sind denen Kaufleuthen viel gütter aufgehauen worden", so 1411, oder ähnlich im selben Jahre: „bey Tachau im Bernauer glait sind etliche Pallen aufgehauen worden" etc.,[30]) dies klar aussprechen würden. Die dorthin führenden Strassenzüge liegen aber ausserhalb des für uns in Betracht kommenden Gebietes. Nur der Verkehr nach Eger und darüber hinaus ins nördliche Böhmen berührte das Fichtelgebirge. Da wir auf die Bedeutung Egers noch zurückkommen werden, so wollen wir jetzt nur daran erinnern, dass vor allem die Bergbaugebiete des nördlichen Böhmens die Nürnberger lebhaft anzogen. So schloss 1531 Bernhardt Tychtel zu Tutzing, Hans Ebner und August Tychtel zu Nürnberg und etliche andere Mitverwandte einen Kontrakt zur Ausbeutung der kupferbergischen Bergwerke, zu welchem Zwecke ein Gesamtkapital von 15000 Gulden „in guter böhmischer Münz" zusammengelegt wurde.[31]) In Zusammenhang mit ähnlichen Unternehmungen mögen sich auch die Nürnberger ein Privileg der Herren von Elbogen und Weissenkirchen erworben haben (1482), das ihnen freie Hantierung in deren Land erlaubt und sie an keine „gewissen" Strassen bindet.[32])

[25]) Gradl, Egerland, p. 284.
[26]) Emler III, p. 485.
[27]) Mon. Zoll. II, p. 400.
[28]) Baader a. a. O.
[29]) Falke, Handel II.
[30]) Roth I, p. 148.
[31]) Roth I, p. 380 ff.
[32]) Roth I, p. 96.

Böhmen ist, wie wir schon andeuteten, als Durchgangsland wenig geeignet. Die Wirkung des doppelten orographischen Hindernisses wird potenziert durch den tschechischen Keil, der sich zwischen Süddeutschland und Schlesien legt. Er war als fremdsprachiges Gebiet vor allem in früheren Tagen dem langsam ziehenden Verkehr ungastlich, löste Schlesien von Süddeutschland los, dem es der Lage nach zugehörte (Ratzel), und zwang dadurch auch die Verkehrswege aus dem SW nach dem O zu einer bedeutenden nördlichen Ausbiegung.

Zwar scheint ein Verkehr durch Böhmen nach dem Osten nie ganz gefehlt zu haben: Hübsch erzählt, über Zittau und Prag habe frühzeitig eine Strasse von Schlesien nach Nürnberg geführt,[33]) und mancherlei Privilegien der Nürnberger und Augsburger für den Handel nach Böhmen, Schlesien und Polen lassen dies wahrscheinlich erscheinen.[34])

Aber der Hauptverkehr ging durch die Münchberger Senke über Hof nach dem Osten.

1472 schreibt Kurfürst Albrecht von Brandenburg an Heinrich von Aufsess darüber „wie man vom hof aus den kaufmann gleiten soll: Nemlich welche vff zwickau wollen gein Olsnitz oder plawen, Die gleitt man dieselben strassen etc".[35]) Ähnlich schreibt das Hofer Landbuch über die Geleitsverhältnisse: „vom Hoff aus gein Plauen ist die greniz des furstenthumbs und glaits zwischen grosem und klein Zobern. Item vom Hoff aus gein Olschniz ist die greniz zu Neunkirchen im pach".[36]) Diese beiden hier genannten Strassenzüge waren die Ausläufer jenes Zweiges der schon öfter erwähnten Hohen Strasse, der am Rand des böhmischen Kessels nach Schlesien hinzog und der sich in der Lausitz mit einem von Leipzig kommenden Arm zur wichtigsten Strasse des östlichen Deutschlands vereinigte.

Das war auch der Weg der Nürnberger, der sie über Zwickau, Chemnitz, Freiberg und Dresden zu einem ihrer Hauptabsatzgebiete führte. Schon 1399 schliesst Markgraf Wilhelm von Meissen einen Geleitsvertrag mit Breslau, 1404 auch mit Krakau, der neben dem nördlichen, nach Leipzig ziehenden Weg auch einen andern berücksichtigt, der bei Dresden die Elbe überschreitet. Dass dies kein anderer als der Nürnberger Osthandelsweg war, geht aus späteren Nachrichten klar hervor: Kurfürst

---

[33]) u. [34]) Hübsch, Geschichte des böhmischen Handels 1849, p. 104 u. a. a. O. und Roth I, p. 94.

[35]) Burckhardt, Quellensammlung z. Gesch. d. Hauses Hohenzollern, Bd. I, 1857, p. 96.

[36]) Dr. Meyer, Quellen z. Gesch. d. Stadt Hof II, p. 97. (1896.)

Friedrich erlässt 1462 eine Strassen- und Zollordnung: Von Budissin sollten die, die gen Franken wollen, gehen auf Bischofswerda, Dresden, Freiberg ... Voitsberg (Ölsnitz) und fort gen Franken". Der Rat der Stadt Meissen nennt auf einem „Tag" zu Fraustadt 1512 diese Strasse direkt die nürnbergische Strasse, ebenso wie auch die ältesten Bürger von Chemnitz, „welche die Strasse nach Schlesien und Polen eine lange Zeit gebauet", unter Eid aussagen, die Strassen aus Schlesien von Breslau und Glogau seien nie anders als auf Görlitz, Budissin, Dresden, Zwickau und also fürder gen Nürnberg gegangen.[37]) Dass der Verkehr auf denselben nicht gering war, beweist eine andere, auf eben diesem Tage gemachte Aussage des Rates von Döbeln, „dass etliche von Döbeln vor langer Zeit von Nürnberg Kaufmannsgut auf Geding oft mit 20—30 Wagen geführt und die Strassen gen Hof gezogen, von hier auf Zwickau etc. gen Breslau". Auch die Nürnberger Chronisten wissen von dieser Strasse zu berichten, freilich weniger Erfreuliches: 1422 werden zwischen Hof und Zwickau den Nürnbergern Güter aufgehalten, ebenso 1424 bei Chemnitz und bei Plauen, 1425 wieder bei Chemnitz im Namen des Herzogs von Sachsen, 1485 bei Görlitz und Budissin etc.[38])

Das Endziel fast aller aus dem Reich nach dem fernen Osten Ziehenden war Breslau, der Stapelplatz der Oderbucht, dem schon 1274 Herzog Heinrich II. von Schlesien das alleinige Recht der Niederlage verliehen hatte; es war der äusserste Vorposten des nach Osten siegreich vorgedrungenen deutschen Bürgertums, der grosse Markt zwischen Slaven und Deutschen. „Die von Westen kommenden Kaufleute hatten wenig Neigung, über Breslau hinaus nach dem unwirtlichen Osten vorzudringen, wo das Risiko so sehr wuchs, die Wege schlechter wurden, und Unkenntnis der Sprache das Fortkommen erschwerte".[39]) In Breslau endete daher auch meist der Nürnberger Warenzug, um sich dann wohl durch polnisch-jüdische Händler weithin über die polnischen und russischen Ebenen zu verteilen. Manche Zeugnisse für die innige Verknüpfung beider Städte sind vorhanden. Die grösseren Breslauer Kaufmannshäuser hielten ihre Bevollmächtigten und gleichzeitig ihre Warenniederlagen in anderen Handelsplätzen (wie es ähnlich auch von anderen, so von den Nürnbergern in den niederländischen Städten, bezeugt ist), und da war für sie im Westen Nürnberg die Hauptstation. Im Geschicke vieler Familien spiegelte sich die Thatsache des

---

[37]) J. Falke, Zur Geschichte der hohen Landstrasse in Sachsen. Archiv für die Sächs. Geschichte VII, p. 113 ff.

[38]) Roth I, p. 160, 162, 248.

[39]) Geschichte Schlesiens v. Grünhagen I, p. 402 ff.

lebhaften Verkehrs zwischen beiden Städten wieder. So ziehen die Gutthäter, die aus Kulmbach stammen sollen, nach Polen, von hier einige nach Breslau, andere nach Nürnberg (Anfang des 16. Jahrh.).[40]) Andere sind direkt von Nürnberg nach Breslau übergesiedelt, und manche von ihnen haben sogar Eingang in die Breslauer Ratslinie gefunden, so die Hengel, Distler, Pfinzing, Scheurl; ja, der grösste Historiker Schlesiens im Mittelalter, Peter Eschenloer, stammt aus Nürnberg.[41]) Kaufmannsgüter von Breslau gehen selbst nach Venedig über Nürnberg, und umgekehrt befördern die Nürnberger Venetianer Waren nach Breslau. So beschwert sich 1437 der Nürnberger Rat bei dem von Breslau, dass dort gekaufte Karmoisinfarbe in Venedig als unecht befunden wurde.[42])

Was die Nürnberger auf der so belebten Strasse nach Osten brachten, haben wir in der Hauptsache schon erwähnt (vgl. noch eine Aufzählung von Kaufmannsgütern, die bei einer „Nahme" in der Nähe von Hof 1432 verloren gingen: „ein Fass mit Weinstein, 15 Ztr. schwer, 2 Fässer, eines mit Feigen, das andere mit Zucker, Mehl, Palmatseiden, und ein Bällein mit Baumwolle, alles bei 14 Ztr. schwer, ein Lagel mit Feigen, bei 3 Ztr. schwer, 8 Bällein mit Baumwolle, bei 14 Ztr. schwer").[43]) Als Rückfracht bevorzugten sie vor allem viererlei:

1) Kupfer, bei dessen Gewinnung auch die Augsburger Fugger sehr stark beteiligt waren; (1530 sind ihnen und etlichen Bürgern von Nürnberg nicht weit von Breslau etliche Wagen aufgehauen worden, „darauf Waren gewesen sind, so viele tausend Gulden wert gewesen sind und nachmals im Kurfürstentum Sachsen geplündert worden sind" — also auch der Verkehr nach Augsburg ging zum Teil durch die Passagen des Fichtelgebirges nach Breslau![44])

2) Schlesische Leinwand, die in Nürnberg erst feiner zubereitet und gefärbt wurde; wie lohnend dieser Handelszweig war, sehen wir aus den Geschicken des Bartholomäus Viatis, eines in sehr ärmlichen Verhältnissen in Nürnberg eingewanderten Venetianers, der sich durch den Handel mit schlesischer Leinwand, „Semisch Leder" und Straussenfedern zu einem der reichsten Kaufleute Deutschlands emporschwang und 1200000 Gulden hinterlassen haben soll; sein Schwiegersohn war der bekannte Martin Peller.[45])

---

[40]) Roth I, p. 326.
[41]) Nach Grünhagen.
[42]) Simonsfeld, Fondaco II, p. 73 und I, No. 412.
[43]) Baader, Verein für Gesch. Mittelfrankens 1871/72, III. Beil.
[44]) Roth I, p. 408.
[45]) ebenda I, p. 389.

3) Wachs, das im Mittelalter so viel gebraucht und gern gekauft wurde, weil es verhältnismässig am sichersten zu transportieren war; so kaufte Michael Beheim, als er 1541 eine Summe Geldes nicht sicher nach Nürnberg bringen konnte, dafür polnisches Wachs und schickte es über Böhmen dorthin[46]); und endlich

4) Vieh; denn nicht nur zogen fast alljährlich Händler aus Polen und Schlesien mit grossen Herden nach Bamberg und Würzburg, sondern auch die Nürnberger selbst trieben damit einen schwunghaften Handel aus dem Osten in die Heimat, mainabwärts, ja bis Köln, so dass ihnen z. B. 1375 der Bischof von Köln, ebenso 1416 Wilhelm von Sponheim bei Ingelheim eine Anzahl Ochsen aufhalten konnte.[47]) Nach der in einem Geleitsstreit zwischen Nürnberg und dem Burggrafen 1386 gefällten Entscheidung des Pfalzgrafen Friedrich ist daher zwar „alles viech und all ding, di man ysset oder trinckht, ledig und los (vom Geleitsgeld), was man aber von viech, haring, Salcz auf den Rhein oder gen Frankchen von der Stat treibet oder füret, das sol das geleit geben: von Ainem Ochsen Anderthalben pfenning, von 1 Chue 1 ₰, von 1 Scheiben Salcz ½ ₰, von 1 Swein ½ ₰, von einer Tunn häring 1 ₰ und von ainem zeuntten flachs oder hanifs vier haller".[48])

Dass diese Urkunde auch die Heringe als wichtigen Handelsartikel der Nürnberger nennt, deutet auf Beziehungen derselben auch zum Norden Deutschlands. Andere Nachrichten lassen die Hauptzielpunkte etwas genauer erkennen. „1531 werden vier Wägen von Nürnberg und Leipzig nach Frankfurt a. O. 3 Meilen von Wittenberg überfallen, dabei ein Nürnbergscher Bürger ein stattlich Vermögen gehabt".[49]) Mit Thorn in Preussen besteht bis 1764 ein auf Gegenseitigkeit beruhender Zollbefreiungsvertrag; die Thorner zahlen jährlich bei dessen Erneuerung einen Goldgulden und einen Goldgroschen und geben den Pfeffer (?).[50]) 1540 hält sich ein Gabriel Tetzel in Thorn auf.[51]) Die Danziger Handelsleute beschweren sich frühe schon über die ihnen scharfe Konkurrenz im Handel nach Russland machenden Nürnberger, scheinen aber doch mit Nürnberg auch in Geschäftsverbindung gestanden zu haben; denn 1527 wird Matthes König aus Danzig, der von der Leipziger Messe auf Nürnberg gefahren ist, im Erlanger

---

[46]) Falke, Handel II. 52.
[47]) Roth I, p. 155
[48]) Mon. Zoll. V. 188 ff.
[49]) Roth I. 409.
[50]) Roth VI, 38.
[51]) Reicke, Geschichte Nürnbergs, p. 1031.

Wald gefangen genommen.[52]) Diese Nachrichten, sowie auch die über Beziehungen zu Stettin (ein Volkamer von Nürnberg verliert z. B. einmal 8 Tonnen Fische, die von Stettin kamen[53]) zeigen uns die Nürnberger in Verknüpfung mit Städten der Hansa. Letztere lieferten vor allem die im Mittelalter mit seinen vielen Fasttagen noch viel mehr wie jetzt begehrten Fische, besonders die Heringe, die Hauptquelle des lübischen Reichtumes. Aber die Nürnberger werden — und auch das zeugt für den Umfang ihrer Geschäfte, wie für die Unternehmungslust ihrer Kaufleute — im Norden weniger als gute Kunden, viel mehr aber als gefürchtete Nebenbuhler betrachtet, wie wir es schon von Danzig hörten; ausser Engländern, Holländern, Vlamen und Brabantern darf daher auch kein Nürnberger in eine hansische Stadt aufgenommen werden.[54]) — In interessanter Weise lässt noch eine andere Notiz die Ausdehnung des Nürnberger Handels hervortreten: Die Nürnberger teilen die Veranlassung einer im Jahre 1444 von ihnen mit einem fränkischen Ritter geführten Fehde — natürlich Räubereien desselben —, die bis zu einem freilich vergeblichen Zug der Nürnberger, Rothenburger und Windsheimer vor Städtlein und Schloss Lichtenberg tief im Frankenwald führte, folgenden Städten mit: Frankfurt a. O., Berlin, Stendal, Brandenburg, Angermünde, Görliz, Budissin, Lauben, Buntzla, „dieweil man vielleicht besorgt, dass die Nürnbergschen Burger dern orthen von denen von Harras oder Wallnfelsern angegriffen werden möchten".[55])

Der nach dem Norden gerichtete Verkehr der Nürnberger verlief natürlich nicht auf der hohen Strasse am Erzgebirge entlang, sondern zweigte schon in Hof oder Plauen oder Zwickau von derselben ab und wandte sich zu einer anderen Centrale deutschen Handels, nach Leipzig, das für die Nürnberger mindestens dieselbe Wichtigkeit hatte wie Breslau. Wohl war die Strasse durch das Vogtland schon vor dem Emporkommen Leipzigs belebt gewesen: von Halle aus waren schon seit langer Zeit die Salzkarren über Zeitz ins Vogtland und von hier nach Franken gezogen.[56]) Aber die wichtigsten Beziehungen zum Norden hatte damals Erfurt zusammengefasst, und was sich dorthin wandte, ging demnach dem Verkehr durch den Frankenwald verloren. Denn Leipzig trat ähnlich wie Nürnberg verhältnismässig spät auf den Plan und musste erst in heissem Kampfe jene älteren, gut gerüsteten Wettkämpfer um die Vorherrschaft im Handel Mitteldeutsch-

[52]) Falke, Handel II, 49 und Roth I, 407.
[53]) Falke II, 48.
[54]) Roth IV, 39.
[55]) Chroniken II, p. 59 ff und Roth I. (nach Müllner).
[56]) Falke II, 136.

lands besiegen, was ihm etwa um 1500 vollständig gelungen ist. „Vom 15. Jahrhundert an sind die Leipziger Messen eine der Säulen des europäischen Handels".[57]) 1507 erhält die Stadt als ihr wichtigstes Privileg und als eine Bestätigung und Erweiterung ihrer schon 1497 erworbenen Rechte das Niederlags- oder Stapelrecht, „dass nun hiefür kein Jahrmarkt, Messe oder Niederlage inner 15 Meilen geringsum die obbebestimmte Stadt Leipzig soll aufgerichtet und gehalten werden in keinerlei Weise", wobei zugleich auch das Erfurter Stapelrecht für ungiltig erklärt wurde.[58]) Jetzt konnte Erfurt als niedergekämpft gelten, und das Hauptinteresse der Nürnberger musste sich demgemäss Leipzig zuwenden, das mit ihnen und den Augsburgern übrigens schon seit 1388 in Verbindung stand.[59]) Sie ebneten sich auch hier die Wege dadurch, dass sie die Landesherrn zu ihren Gunsten zu stimmen wussten. Schon 1467 erteilte Kurfürst Ernst und sein Bruder Herzog Albrecht von Sachsen den Nürnberger Kaufleuten, welche durch Sachsen reisen würden, einen Schutzbrief: Sie sollten selbst in Kriegszeiten, ja sogar im Kriegsfalle mit Nürnberg selbst, Schutz und sicheres Geleit, sowie Rechtsbeistand haben, und erst ein Vierteljahr nach der Kündigung sollte der Schutzbrief erlöschen.[60])

Das 1509 gewährte Stapelrecht musste um so grösseren Einfluss auf die Beziehungen zwischen beiden Städten haben, als es zugleich Strassenzwang in sich schloss; denn innerhalb jener Fünfzehnmeilenzone mussten alle Handelsartikel mit geringen Ausnahmen „auf der ordentlichen Strassen" nach Leipzig gebracht und hier drei Tage zum Verkauf ausgeboten werden.[61]) Natürlich wurden dadurch Zwangswerte geschaffen, die einerseits zwar erhöhte Frequenz der von Nürnberg nach Leipzig führenden Strassen herbeiführen mussten, die aber auch sehr oft zu „Umgehungen", zum Einschlagen von neuen, ausserhalb jenes Bannkreises liegenden Wegen Veranlassung gaben. Für beide Fälle bieten sich Beispiele dar:

Der Verkehr über Erfurt nach Norden wurde durch jenes Stapelrecht abgelenkt und über Leipzig gezwungen. Gegen einen Rückfall in alte natürliche Wege kämpfen 1590 die Leipziger Händler und Bürger um so energischer an, als zu dieser Zeit die Blüte Hamburgs beginnt und damit jener Nordweg zu immer steigender Bedeutung gelangt. Sie klagen in einer Eingabe, „das alle die Wahren, so von

[57]) Hasse, Geschichte der Leipziger Messen; 1885, p. 2.
[58]) Hasse, p. 18. u. Heller, die Handelswege Innerdeutschlands etc. 1884 p. 9.
[59]) Heller, p. 7.
[60]) Hasse, p. 14.
[61]) Heller, p. 9.

Luneburg auf Nuremburgk gehen und vor diesem allhier zukommen und abgelegt worden ... itziger Zeit in bemelter Stad Erffurdt von den Luneburger Fhurleutten abgeleget und sie herkegen die Nurnburger und andere Wahren allda wieder aufladen". Demnach war es vorher den Leipzigern doch gelungen, die Bedeutung Erfurts sehr zu schwächen.[62])

Was dadurch für die Frequenz der von Nürnberg nach Nordosten führenden Wege gewonnen wurde, scheint auf andere Art wieder verloren gegangen zu sein. Auch die südliche Linie der Hohen Strasse lag noch innerhalb der 15 Meilen. Demnach sollten auch die nach Osten sich wendenden oder von dort nach Franken ziehenden Kaufleute das Leipziger Stapelrecht respektieren, also z. B. nach Görlitz-Breslau über Leipzig fahren. Die „gerechte Strasse" auf Leipzig wird daher öfters besonders eingeschärft. So giebt Herzog Johann dem Zwickauer Rat bekannt, dass die süddeutschen Fuhrleute, welche die von Hof über Plauen, Zwickau oder Werdau etc. nach Leipzig führende Handelsstrasse verlassen würden, mit hohen Strafen belegt werden sollen.[63]) (1551 wird dieser Befehl wiederholt, weil Regensburger und Nürnberger „auf einer viel weniger bequemen" Strasse über Schleiz, Gera, Zeitz nach Leipzig zogen. Die Ansichten über die Bequemlichkeit der Strassen waren freilich verschieden; dies geht daraus hervor, dass das Hofer Landbuch berichtet: „Item die herschafft glaitt vom Hoff aus uff der strassen gein Gefell dadurch oder daneben hin, wie es die strassen giebt uff Schlaiz und durch Schlaiz furthin gein Awmen; ist die beniembst vnd nechst stras gein Leypzigk".[64])

Dass trotz Verbot und Strafen die Fuhrleute den weitausgreifenden Fangarmen egoistischer Stadtpolitik zu entgehen suchten, kann ihnen niemand verargen. Schon 1528 erwirken die Breslauer in Verbindung mit dem Markgrafen von Brandenburg bei König Ferdinand von Böhmen ein Mandat, demzufolge sie über Prag nach Nürnberg handeln dürfen. Der sächsische Herzog kann zwar 1530 den Böhmerkönig noch einmal dazu bewegen, dass er die Breslauer wieder auf die Hohe Strasse verweist; aber der Weg durch Prag nach Nürnberg besteht dennoch fort: Laut einer Anzeige des Herzogs von Friedland sind in seiner Stadt Frankenstein 1545 fünfzig Wagen Kaufmannsgüter eingetroffen, die nicht den vorgeschriebenen Weg über Leipzig und die „Sechsstädte" (der Lausitz) passiert hatten, sondern über Prag nach Breslau gefahren waren.[65])

[62]) Hasse, p. 47.
[63]) Heller, p. 15.
[64]) Meyer, Quellen, Hof II, Landbuch p. 97 ff.
[65]) Heller, p. 14.

Aber doch hielt sich der Verkehr der Nürnberger vor allem nach Sachsen auf einer beträchtlichen Höhe und beherrschte in gewissen Artikeln noch lange den gesamten Markt. Belege dafür giebt uns ein im Jahre 1581 an den Kurfürsten August eingereichter Bericht „über die Nürnberger Kaufleute, die in Leipzig und in anderen Sächsischen Orten Handel treiben". Zwistigkeiten mit Nürnberg scheinen den Kurfürsten auf den Gedanken gebracht zu haben, die in Sachsen lagernden Nürnberger Waren eventuell zu konfiszieren; oder aber diese Erkundungen sind für den Nürnberger Handel die Sturmvögel einer heraufziehenden Abschliessungspolitik. Wir entnehmen aus dem Berichte ein paar Angaben, die uns als das einzige zur Verfügung stehende zahlenmässige Material über den Umfang des Handels der Reichsstadt in diese Gegenden doppelt interessant erscheinen:

„Marten Pfintzings Erben haben einen stattlichen Handel mit allerlei Seidengewand, Barchent und Spezerei, erkauften in Leipzig ein Haus um 8000 fl und haben in Sachsen an Waren und Schulden 40000 fl stehen; ähnlich, doch nicht so viel *die* Grubischen.

Die Werdermannischen von Nürnberg haben bey vielen fürtrefflichen Händlern in Leipzigk alle Marcket und sonsten für Seidengewandt ein stattlich geldt zu fordern, wenigstens 40000 fl.

Joachim Phinolt hat mit Materialien und Spezerey einen fürtrefflichen Handel uff Leipzigk, an dem im falle darnach allezeit 20000 fl zu erholen ist. Dergleichen Handel haben Hanss und Baltzer Fürstenhauser, haben auch viel Kunthleut und schulden.

So kauffen die anderen gemeinen händler und kremer jn Leipzigk, so es mit der ellen ausschneiden und dem pfund auswegen, in Frankfurd a. M. und zu Leipzigk von denen, so zu Nurmbergk wohnen, viel Seidengewand vnd Specerey, die auch alle Leipzigsche Märkte und sonsten ein stadtlich gelt auf Nurmbergk ordnen oder zalen müssen, wie denn berurte Nurmberger die Seidenwahr, Specerey vnd Materialia alle jn jren Landen haben.

Die Nürnberger kaufen hinwieder zu Leipzigk, Colditz, Waltheimb, Rochlitz und Kemnitz jährlich in 200000 fl rohe Leinwand, die zum Teil in Leipzig gefärbt, dann auf Nürnberg gesandt wird, welches daher der einge handel so mir wissend und Euer Churf. Gn. Landen zutreglich ist".[66])

Kürzer, aber nicht weniger charakteristisch ist folgende Notiz: „Straub, Franz, Handelsmann, 1538 Genannter des Rats

[66]) Archiv für Sächsische Geschichte B. IV. 1866, p. 210 ff.

(zu Nürnberg). Ist 211307 fl schuldig gewesen, das hat der Kurfürst von Sachsen zahlen sollen".[67]) Jedenfalls kam dieser Nürnberger in einer der damals höchste Kühnheit erreichenden Spekulationen, Monopolisierungsversuche etc. zu Fall, wobei auch der Kurfürst von Sachsen beteiligt war. Das Bezeichnende dabei ist, dass letzterer sich des Nürnbergers als offiziellen Leiters des Geschäftes bediente.

3) Die Verkehrsbedeutung anderer Städte am Fichtelgebirge.

Von den am Rande des Fichtelgebirges liegenden Städten gewann neben Nürnberg nur Eger eine grössere Bedeutung, nicht nur als oft auch vom kriegerischen Verkehr benutzte wichtige Eingangspforte nach Böhmen, sondern auch als ein sich selbst lebhaft am Handel beteiligender Vorposten deutschen Bürgertums am slavischen Grenzrand. Natürlich war für Eger noch mehr als für Breslau die fränkische Metropole die wichtigste Stadt des Westens. Die langen herzlichen Beziehungen zwischen beiden Städten, die sich vor allem in den für Eger schlimmen Tagen der Hussitennot im schönsten Lichte zeigten, erscheinen selten ernstlich gestört. Zwar erheben sich 1303 Misshelligkeiten „wegen der neuen Gesätze, die sie (die Egerer) auf uns und unsere Burger (die Nürnberger) gelegt, wovon wir und unsere Bürger grossen Schaden genommen haben;" (also schon lebhafter Verkehr!) die Nürnberger scheinen auch mit Gegenmassregeln ähnlicher Art nicht gezögert zu haben; denn König Albrecht befreit am 7. März 1305 die Egerer von Zahlung des Zolles in Nürnberg, zu welcher Leistung sie gegen ihre alten Rechte und Freiheiten gezwungen würden. Aber schon wenige Tage darauf (am 10. März) bekunden Rat etc. der Stadt Nürnberg, dass sie mit Eger eine volle Einigung dahin trafen, dass weder ein Egerer in Nürnberg, noch ein Nürnberger in Eger unter irgend welchem Vorwand künftig mehr zur Zahlung eines Zolles „verhalten" sein soll.[1])

Eger darf jedoch nicht nur als vorgeschobener Posten oder als grosse Handelsniederlage Nürnbergs betrachtet werden; es hatte frühe schon eigene Bedeutung. Seine Privilegien für den Handel nach Böhmen reichen weit zurück. König Ottokar, der 1265 Eger besetzt, giebt, um die Bürgerschaft günstig zu stimmen, den Egerern neben einer Bestätigung ihrer Rechte etc. die Erlaubnis, frei von Zöllen und Mauten durch Böhmen

[67]) Roth I, p. 367.
[1]) Gradl, Egerland p. 134.

ziehen zu dürfen.[2]) Und als Rudolf von Habsburg die aufstrebende slavische Ostmacht zertrümmert hat, da sucht er Ottokar auch an Güte zu übertreffen; darum fügt er der Bestätigung der Egerer Privilegien ex affluencia quoque gracie specialis Zoll- und Mautfreiheit im ganzen römischen Reiche hinzu.[3]) Später werden diese Privilegien noch öfter bestätigt, durch Strafzusätze ergänzt, durch neue Gnaden erweitert (1342 Zollfreiheit für Mähren, 1365 für Ungarn alle Rechte und Freiheiten der Kaufleute von Prag und Nürnberg).[4]) Sie standen auch nicht guten Vorsätzen ähnlich lediglich auf dem Papier; frühe Nachrichten beweisen vielmehr das Vorhandensein einer regen kaufmännischen Thätigkeit. Schon zu Anfang des 14. Jahrhunderts ist Eger Münzort (ein Münzmeister ist 1342 genannt).[5]) Eine Egerer Chronik weiss gar schon vom Jahre 1272 über die reichen und wohlthätigen Egerer Kaufleute zu berichten.[6]) In Prag sind sie bald als Nebenbuhler gefürchtet, und Richter und Schöffen der Stadt (unter denen sich auch ein Pesold von Eger befindet!) verordnen deshalb 1333 um „der choutleute willen, di vnser porger sein, das si gedeihen vnd nicht verderben, das alle geste (Fremden), di Koufleute sein, di ir kaufmannschaft zv vns ze Prag bringent, di sein von Eger, von Regenspurk, von Kolen oder von wan si sein", ihre Ware höchstens 5 Tage lagern dürfen; dann müssen sie dieselbe in Gegenwart von Zeugen zum Verkauf, aber nur an Bürger aus Prag oder aus anderen böhmischen Städten, „di irer losung gebent", nicht aber an Gäste, öffnen und auslegen.[7]) In der früheren Bestätigung eines ebenfalls gegen das Überhandnehmen der Gäste gerichteten Prager Statuts von 1304 sind nur die von Flandern, von Venedig und von andern Gegenden erwähnt,[8]) was vielleicht auf eine in der Zwischenzeit stattgehabte bedeutende Vergrösserung des Egerer Geschäftsbetriebs zu schliessen erlaubt. Seit 1306 hat sich ohnehin dessen Stellung im Handelsleben jener Gegenden durch die Errichtung eines 14 Tage nach Pfingsten beginnenden vierzehntägigen Jahrmarktes (nundinas, que vulgariter dicitur jarmergt) verstärkt.[9]) Ein 1321 gegebenes Privileg für den Zinnhandel befestigt sie weiter vor allem in ihren Beziehungen zum Fichtelgebirge: alles Zinn, das man durch ihre Stadt führt, sollen die Egerer schmelzen

---

[2]) Gradl, Egerland p. 99 u. Emler, Reg. Boh. II, p. 199.,
[3]) Emler II, p. 203 f.
[4]) Gradl p. 186; p. 236.
[5]) ebenda p. 85, 87.
[6]) Hübsch, p. 113.
[7]) Emler III, p. 777 ff.
[8]) Emler, Reg. Bohem. II, p. 868 f.
[9]) ebenda II. p. 901.

und mit der Stadtmarke bezeichnen dürfen, „wie sie das von alter Gewohnheit her gethan haben".[10]) Im 14. und 15. Jahrhunderte offenbaren sich dann mannigfache und weitreichende Verknüpfungen der Egerer. Dass sie in einem Geleitsvertrag fränkischer Herrn schon 1326 besondere Erwähnung finden,[11]) hoben wir schon hervor. 1395 erscheint die Frankfurter Messe als Zahltermin für Eger („Wir haben geben dem Hensel Sneider C gulden für den erhart Rudusch, die wir im schuldig waren in Frankfurt in die Herbstmez"),[12]) was sicher ein Beweis für die lebhaften Beziehungen zum untersten Main ist. König Wenzel hat auch 1391 die „gerechte Strasse" dorthin festgestellt, freilich seitab von unserm Gebiete, über Neustadt (a. d. W. N.) und Weiden, von hier jedenfalls zur Pegnitzstrasse.[13]) Um dieselbe Zeit müssen die Egerer auch die Hilfe Wenzels gegen drückende neue Auflagen rheinischer Städte in Anspruch nehmen, und 1393 versprechen die Strassburger, die Egerer mit Wein und Gütern zollfrei passieren zu lassen. Dasselbe verlangt Wenzel dann auch vom Bischof von Speier und von Frankfurt, wobei sich freilich herausstellt, dass die Frankfurter nur solchen Zoll den Egerern abverlangten, „als Eure und des heiligen Reiches Fürsten und Herrn und der Landvogt des Landfriedens am Rheine bei uns gelegt haben, was uns selbst gar unbequem und schädlich ist (ein September 1390 auf dem Nürnberger Reichstag eingeführtes „Ungelt").[14])

Für Beantwortung der Frage nach den Objekten des Verkehrs von und nach Eger kommt zunächst eine Notiz über eine „Nahme" bei Eger im Jahre 1452 in Betracht, die besonders deutlich die Grösse des Tuchhandels und die weitgehende Differenzierung in Geschmack, Ursprungsort, Herstellungsweise etc. erkennen lässt: „Dem Urich Fürterer wurden 1452 zu Eger niedergelegt mehrere ganze Tuch von Löwen, ein grünes und rothes Tuch von Löwen, ein schwarzes und lichtes Herrtaler, mehrere schwarze und rothe Bursat, lichte Tücher von Ache, rothes Frankfurter Tuch, schwarzes Tuch von Gebershausen, lichtes, blaues und rothes Trautner, fünf ganze Putzpacher Tücher, 16 mechlichs Paar Hosen, 16 Paar Lyrich Hosen, 19 Ellen grobes engliches Tam, dann Akaley-Tuch und Kemleins-Gewand".[15]) — Dass Wein auch hier wie für jeden Verkehr aus dem Westen eine Rolle spielte, geht aus der oben erwähnten Einigung mit Strassburg hervor.

---

[10]) Emler, Reg. III, p. 279 u. Gradl, p. 155.
[11]) Mon. Zoll. II, p. 400.
[12]) Gradl, Chroniken v. Eger etc. p. 187, 188.
[13]) Gradl, p. 274.
[14]) ebenda p. 277.
[15]) Baader, Histor. Ver. f. Mittelfranken 1871/72. III. Beil.

Die Egerer brachten dem Westen vor allem zweierlei: Felle und Lederwaren, sowie Met.

Schon das Privileg Rudolfs von Habsburg 1279 sucht im Fellhandel die Egerer dadurch zu begünstigen, dass es den Einfluss der „Gäste" eliminiert, wie es auch den Kleinverkauf von Tuch und Getränken durch Gäste verbietet, „nisi forte apud Egram Dominorum Curie celebrentur". Es bestimmt für den Fellhandel: Item hospes ab hospite non minus quam centum pelles aspiolinas et totidem vulpinas et leporinas vel alias quascumque totidem in numero pariter et quartale corii emere presumat.[16]) Eine andere Nachricht bestätigt, dass auch noch etliche Jahrhunderte später Eger in diesem Handelszweige eine Rolle spielte: Das Landbuch von Hof bestimmt: „So die von Eger zum jarmarkt Laurenci gleit nemen, geben sie dem haubtmann 6 gulden und dem voit 2 rote fele, den zweien des haubtmanns knechten jedem ein par schuech.[17])

Der Egerer Met war nun vollends berühmt; er erscheint sogar würdig, als Spezialgeschenk an den Kaiser geschickt zu werden („furlon von dem met gein Nurenberg, den man unserm genedigen könig sandt 1430),"[18]) und wenn wir Hübsch glauben dürfen, so sollen die Nürnberger Rotschmiedgesellen seinetwegen gar die weite Wanderung nach Eger nicht gescheut haben, um alljährlich einmal an der Quelle sich zu laben.[19])

Hätte der, wie wir sehen, sicher sehr rege Verkehr nach und von dem Westen lediglich die das Fichtelgebirge im Süden umgehende Strasse der Waldsassener Senke benützt, die ihn über Weiden ziemlich rasch über die Grenzen unseres Gebietes oder doch an denselben hin führte, so hätten wir die Frage etwas summarischer behandeln können. Aber ein paar Thatsachen geben uns die Gewissheit, dass auch eine quer durch das Fichtelgebirge ziehende Strasse, die also Eger mit dem oberen Mainthal verband, wenigstens seit dem 15. Jahrhunderte ziemlich belebt war. Auch hier spielen unter den hiehergehörigen Nachrichten solche über Beraubungen die erste Rolle, da sie uns etwas mehr als nur die Thatsache eines stattfindenden Verkehres berichten.

Im Jahre 1413 schweben Verhandlungen zwischen dem Burggrafen Johann und dem Landgrafen von Leuchtenberg über einen von den Leuten des letzteren verübten Strassenraub. Dieser geschah in des Burggrafen Geleit „vnd vf seiner Strassen zwischen der Weyssenstat vnd Eger." Der Landgraf

---

[16]) Gaupp, Deutsche Stadtrechte 1851, I, p. 182ff; Emler II, p. 503f.
[17]) Meyer, Quellen II, Hofer Landbuch, p. 69.
[18]) Gradl, Chroniken (Ausgabelisten der Stadt Eger), p. 213.
[19]) Hübsch, p. 252.

will vom Raube „widergeben vnd keren drey vnd vierzig geverbte tuche vnd was leinwat, parchant, Saffran noch iczunt vorhanden seind," das andere an Geld. Beteiligt waren Bürger von Nürnberg, Ravensburg, Eger und St. Gallen (letztere erst später erwähnt). Dass ihr Schaden ein sehr bedeutender, der Warenzug also ein grosser war, ergiebt sich daraus, dass Burggraf Johann bekennt, „den Christian Coler und Consorten, Bürgern zu Nürnberg, und andern Kaufleuten, denen ihre Habe in seinem Geleit genommen worden ist, von Kerunge wegen solcher Habe 2807 Gulden 2 Schilling schuldig worden zu sein". Der Landgraf von Leuchtenburg hat ihm dafür sein Schloss Stierberg verpfändet.[20])

Dass solcher Verkehr auf dieser Strasse nicht zu den Ausnahmefällen gehörte, beweist neben der Thatsache des von Hohenberg nach Kulmbach hier durchführenden Geleits[21]) auch z. B. eine Notiz aus den Ausgabelisten der Stadt Eger: „1436 Item den soldnern V gr, die hetten sie zu der Weissenstat verczert, do sie der keyserin hofmeister vnd die von Nürmberg und ander mehr beleytteten."[22])

In diesen Ausgabelisten figurieren noch eine Reihe von anderen Posten, die ebenfalls ein Licht auf die Beziehungen, in denen Eger stand, werfen, so für Zehrung gen Kulmbach, oder gen Bayreuth, oder gen Hollfeld, oder „als er rayt zu unserm herrn marggraven von Brandenburg, oder gen Hof". Noch interessanter ist vielleicht die Angabe, dass man 1427 zahlte „zu furlon siben wegen, das man dy von Erffurt auff und abe gefürt hat, LX guld. on 1 guld". Selbstverständlich war das rührige Eger vor allem für die nahe liegenden kleineren Städte an und auf dem Gebirge von Wichtigkeit, und ein lebhafter Verkehr wird zwischen ihnen stattgefunden haben. Nur ein paar Thatsachen seien hervorgehoben. In einer Münchberger Urkunde erscheint 1474 der Egerer Jahrmarkt als Zahlungstermin, „ein Beweis, dass damals noch Eger der Hauptort für die Gewerbsleute unserer Gegend war".[23]) Wunsiedel erhält nicht, wie die meisten Orte jener Gegend, Nürnberger, sondern 1327 Egerer Recht.[24]) Die Bayreuther endlich verschreiben 1463 in Zeiten der Not das nötige Malz aus Eger.[25])

Auch in anderen Randstädtchen des Gebirges fehlte es nicht an einem gewissen gewerblichen Leben. Es spielte wie so oft

---

[20]) Mon. Zoller. VII, p. 210, 224, 309.
[21]) ebd. VII, p. 182.
[22]) Gradl, Chroniken, p. 226.
[23]) Zapf, Versuch einer Geschichte der Stadt Münchberg 1828, p. 54.
[24]) Mon. Zoller. II, p. 427.
[25]) Bayreuther Archiv II, p. 3; 141.

dabei stets die Tuchfabrikation und die um dieselbe sich gruppierenden Gewerbe die führende Rolle.

Bayreuth, „das besonders im 14. Jahrhunderte, teils in Ansehung seines gewerblichen Verkehrs, teils durch die vorüberführende nürnbergisch-sächsische Commercialstrasse, teils durch die von Kaiser Karl IV. im Jahre 1361 gestattete Einrichtung einer Münzstätte einen besonderen Aufschwung genommen“,[26]) giebt in dem aus dem Jahre 1464 stammenden Stadtbuch genaue Verordnungen über alle in die Tuchfabrikation einschlagenden Fragen: Breite und Länge des Tuches, Zahl der Faden, Beschaffenheit der Wolle, Färbung etc. Die Tuch-Schau ist geregelt; ein städtisches Tuchzeichen dient zur behördlichen Qualifikation der geschauten Stücke. Besonders erwähnt ist das mörltuch, ein ungefärbtes, gewöhnliches Tuch, ein Beweis, dass besonders für die umwohnenden Landbewohner gearbeitet wurde. Weydmesser, Weydbegysser, Tuchwalker, Tuchstreycher, Wollenschawer fehlen nicht. Neben diesen treten nur noch die Zinngiesser (kandelgiesser) hervor.[27]) Freilich die in einer Polizeiordnung vom Jahre 1447 vereinbarte Ausschliessung aller nicht verbürgerten Personen vom Klein- und Grosshandelsbetriebe, ausgenommen auf dem Jahrmarkte, „da ein jeglicher mit seinen Pfennwerden (= Kleinkram) zu Markte stehen mag“,[26]) wird zwar den Vätern der Stadt als genügender Schutz gegen jede fremde Konkurrenz gegolten haben; sie bedeutete aber, da sich natürlich Bayreuth bei der Nähe einer so gewaltigen Rivalin wie Nürnberg nicht leicht aus eigener Kraft Raum im Handelsgetriebe schaffen konnte, freiwilliges Ausscheiden, Selbstausschliessung vom Weltverkehr. Aus dem mit einer starken Dosis Neid gemischten stolzen Unterthanengefühle des Residenzbewohners entspringen daher Ausrufe, wie der nicht gerade freundnachbarliche Gesinnung gegen die mächtigen Kaufherrn des nahen Handelsemporiums verratende des Bayreuther Chronisten Heller: „.... wie dergleichen pfeffersäckisch stolzieren und hochmuth dess kaufmannspöfels noch iezo kein end hat“.[28])

Ähnlich lagen die Dinge in Kulmbach; auch dieses war ein kleines, wesentlich für den Bedarf des umliegenden Gaues produzierendes Landstädtchen. Nach dem Landbuch der Herrschaft Plassenburg von 1398[29]) ist der Zoll der Herrschaft, die Bürger haben ihn aber „bestanden“ und geben davon jährlich auf Jakobi 20 Pfund Heller. Eine Zolltaxe ist nicht aufgestellt; auch unter „Geleit“ wird nur besonders hervorgehoben, dass

[26]) Gengler, Cod. jur. municip. p. 164 ff.
[27]) Dr. Chr. Meyer, Quellen zur Geschichte der Stadt Bayreuth 1893.
[28]) Meyer, Bayreuth, p. 161.
[29]) Meyer, Quellen der Stadt Kulmbach, p. 161 ff.

jeder Fuhrmann „von einem jeglichen fuder weyns gibt zwelf pfennig"; natürlich kommt auch Salz in die Stadt, wahrscheinlich von Halle; „man nymmt von einem jeglichen wagen zwen gross virling salzes, von einem karren halbsoviel". Auf einem Wochenmarkte stehen die Händler mit ihrem „krame", Gewantschneider mit gefärbten und grawen (ungefärbten) Tuchen, Cramer, Pfragner (Kleinhändler mit Lebensmitteln), Hefner, Syber etc., lauter Kleingewerbetreibende; nirgends zeigt sich eine Andeutung eines die lokalen Verhältnisse überschreitenden Handels.

Etwas mehr lässt einen hier durchziehenden Warenstrom das „Landbuch von Stadt und Amt Kulmbach von 1531"[80]) ahnen. Zwar vermeldet es von dem Zolle, den, wie wir hörten, die Kulmbacher Bürger gepachtet hatten: „dieweil sich in erkundigung bei den alten findet, dass dieser Zoll so gering gewest und die herschaft denen von Culmbach mit genaden geneigt gewest, so sei derselbige Zoll zu die 70 gulden zinst (jährlicher Stadtzins) geschlagen worden". Vielleicht dürfen wir die hierin sich kundthuende Geringfügigkeit des durchgehenden Verkehrs in Beziehung setzen zu den Nachrichten vom Aufblühen Bayreuths in diesen Jahrhunderten, wie ja ein Alternieren in der Bedeutung der zwei nach Sachsen führenden Hauptstrassen nicht unwahrscheinlich ist. Das Landbuch führt als Ursache dieses Rückganges das Fehlen einer festen Zolltaxe an: „denn es bei allen castnern ungleich angenommen worden und findet sich, dass die furleut von des zols wegen die strass für Culmbach gemeiden". Jetzt ist ein Tarif vorhanden; „putter, schmer, speck, unschlit, kes, gesalzne visch und haring, wein, korn und salz, sowie wagen und karren mit zentnergutern" (= Kaufmannsgütern) berücksichtigt er und charakterisiert so deutlich einmal die rein agrarische Umgebung, aber doch auch die Beziehung zum Fernhandel der damaligen Zeiten. Öfter scheint auch ein Wagen oder ein Karren mit „nussen oder kesten" (essbaren Kastanien) die Stadt passiert zu haben; denn der Kastner hat von jedem „ein huet voll". — Zum Markt Galli kommen auch fremde Gewandschneider; die von Hof spielen darunter die wichtigste Rolle; sie haben „ein sonder ort innen rechter hant als man zu dem Thor hineingeht".

Selbst dafür haben wir ein paar Nachrichten, dass sich einzelne Kulmbacher und auch Bayreuther hinaus wagten in die weite Welt, handeltreibend gleich jenem Nürnberger „Kaufmannspöfel". Die „doran gelegte landstrass", welche die Chronisten so gerne für das „aufnehmen" ihrer Stadt verantwortlich machen, brachte eben hier wie dort nicht nur durstige und hungrige Fuhrleute, dem Zöller und dem Kastner ihre Nahrung

[80]) Meyer, Quellen der Stadt Kulmbach, p. 161 ff.

und natürlich auch die nie fehlenden Juden (die Kulmbacher und Bayreuther können dem Kloster Langheim 8000 Pfund Heller leihen, deren rückständige Zinsen 1384 1000 Goldgulden betragen);[31]) sie nahm auch einen oder den andern der Bürgerssöhne mit hinaus in die gefahrvolle und doch so lockende, schätzespendende Ferne. Bezeichnend für unsere Städte ist es, dass die paar hiehergehörigen Nachrichten nach dem Osten weisen, nach Sachsen und Schlesien. Des einen Kulmbachers, der in Polen handelte und später in Breslau und Nürnberg Zweige trieb, haben wir schon gedacht. Um 1417 sind anderen Kulmbacher Bürgern „durch die von Gorlitz und Sittau vor der stadt Budissin etliche ochsen verloren gegangen," und die sühneheischenden Kulmbacher haben ihre Feinde deshalb sogar vors geistliche Gericht des Konziliums geladen; König Sigmund bittet daher den Burggrafen, „er solle doch die Bürger von Kulmbach stille seyn lassen, biss er mit seinem Bruder Wenczlaw gesprochen, zumal beyde weltlich weren".[32]) Und als 1525 der Kurfürst Johann von Sachsen allen seinen Unterthanen das Waffentragen („alle were ausserhalb einer hacken und eines zimblichen brodmessers") verbietet und ein solches Gebot auch vom Markgrafen verlangt, „dieweil unsere land aneinander stossen", da wurde auf dem Landtage zu Kulmbach dagegen geltend gemacht: „nachdem etlich der unsern bey euch (Bayreuth) und anders wo ihren käuflichen handeln nit allein in, sondern auch gar durch unsers oheimbs und bruders von Sachsen fürstenthumb haben, andere weitere und frembde ort besuchen müssen", dass sie dann „auf anlaufen weder leuth noch viehe möchten aufhalten".[33])

Grössere Bedeutung erlangte Hof. Der Verkehr wird schon von der Sage in engen Zusammenhang mit der Entstehung der Stadt gebracht; (sie stellt die Rodung der Wälder dar als geschehen, um den „Schnapphähnen" das sichere Versteck zu nehmen und dem Wandersmanne eine reine Strasse zu schaffen; damit verknüpft sie das Brechen von Raubburgen in der Umgebung und den Bau von Kirche und Stadt und vereinigt so in sich die drei wichtigsten Motive zur Siedelung: das agrikulturliche, das Schutz- und das Verkehrsmotiv); er wird hier auch schon von der Natur viel mehr konzentriert als am Westabhang des Fichtelgebirges und konnte daher auch viel intensiver wirken als in den vorhin genannten Städten. Mit Treue und einem gewissen Stolze zählt daher auch die Chronik die gewichtigen Personen auf, die hier durchreisten: 1296 der Erzbischof von Salzburg und der von Ravenna, 1297 der von Mainz, der von

[31]) Meyer, Quellen von Kulmbach p. VII.
[32]) Mon. Zoller. VII, p. 447.
[33]) Heller, Chronik v. Bayreuth b. Meyer, Quellen p. 187.

Böhmen herkam, 1310 der von Magdeburg etc.[34]) Charakteristisch erscheint sicher auch, dass die ersten Zunftkapellen, welche Erwähnung finden, die der Schmiede und Wagner sind; sie wurden um 1376 erbaut.

Aktiv konnte sich die Stadt freilich erst später am Verkehr beteiligen, als sie selbst produktiv wurde. Die Chronik berichtet darüber: „Anno 1432 waren nit über 40 tuchmacher allhie, auch nit mehr dann 3 schleyerwürkereien,.. ungeachtet dass hernach die tuchmacher sich sehr gemehret, also dass an. 1535 bei 200 tuchmacher in unser stadt gefunden worden und das schleyerwirken so hoch gestiegen, das es itziger Zeit neben dem bierbreuen der fürnembste handel ist und viel hundert personen durch spinnen und wirken, kaufen und verkaufen der schleyer sich nehren".[35]) Wollen wir dem Chronisten glauben, so sind die ersten drei Schleierwirker von Kulmbach hierhergekommen; da wir aber in Kulmbach keine ähnlichen Gewerbe finden, so sind wir wohl berechtigt, in der starken Verbreitung der Fabrikation jener feinen, vor allem für den Handel nach slavischen Gegenden sehr brauchbaren Tücher eine Wirkung der Nachbarschaft des industriell sich früh entwickelnden und gerade auch in dieser Spezies bedeutenden Ober-Sachsens zu sehen. (Nach Lippert wurden in früheren Zeiten diese dünn und lose wie Netze gewebten Schmucktüchlein als Zahlungsmittel benützt. Je 10 bildeten eine Werteinheit = 10 Hühner, oder soviel Gerste, um ein Pferd 40 Tage zu füttern. „Die Reichen besitzen deren ganze Kasten voll, und sie haben den Cours wie bares Geld").[36]) Die Schleier scheinen meist zunächst nach Leipzig verkauft worden zu sein. Nach einer späteren Notiz kamen wenigstens 1637 ausnahmsweise drei polnische Kaufherrn nach Hof, um Schleier zu kaufen, „da dieses Mal der Unsicherheit halber niemand zur Messe nach Leipzig kommen konnte.

(Anm.: Das Schleierwirken war auch sonst auf dem Gebirg verbreitet. Von Münchberg berichten Bürgermeister und Rat 1562, dass viele Einwohner sich mit Spinnen und Schleiermachen beschäftigen.[37]) Auch die Baumwollenweberei ist früh auf jenen Höhen heimisch. Sie wurde unter Burggraf Johann IV. ums Jahr 1415 eingeführt; er befahl, einzelnen Personen zu geben „das erste Jar ytschlichem II simra korns, ein halben tzentner pawmwollen ... vnd sol mein herre ir Iglichem das erst yar leyhen XX guldein, die sollen sie meinem herrn yn fünff yaren wider betzalen Ir iglicher alle Jar

[34]) Chronik von M. Enoch Widmann (1592) bei Meyer, Quellen zur Geschichte der Stadt Hof I.
[35]) Meyer, p. 59.
[36]) Lippert, Socialgeschichte Böhmens I, p. 83.
[37]) Zapf, Münchberg p. 85.

IIII guldein“ etc. Da dabei von „knappenlon“ und vom „bercklon“ die Rede ist, so wurde daraus der Schluss gezogen, dass die Barchentweberei besonders wegen der Verdienstlosigkeit durch den im Sinken begriffenen Bergbau eingeführt wurde).[38])

Von etwas mehr als lokaler Bedeutung scheinen auch die Hofer Jahrmärkte gewesen zu sein. Dass die Egerer den Laurencimarkt frequentierten, erwähnten wir schon. Auch die Nürnberger kamen dorthin: 1439 sind etliche Bürger der Reichsstadt, die auf den Jahrmarkt gen Hof zogen, von ein paar Adeligen aufgehalten worden.[39]) Der von Leipzig hier durchziehende Warenstrom tritt darin zu Tage, dass man bei Einrichtung eines neuen Jahrmarktes 1508 die Zeit um Pauli Bekehrung (25. Januar) als die geeignetste vorschlägt; „denn es mocht auch zu dieser zeit des jars von gesaltzen fischen und ander war vom markt zu Leypzig, auch aus andern landen gebracht und daselbst (in Hof) in kaufmansschlegen (Buden) vertrieben werden“.[40])

Bamberg wollte, wie schon angedeutet, nie recht zur Blüte kommen, obwohl schon frühzeitig der mainabwärtsgehende Handel ziemlich beträchtlich gewesen sein muss. Denn zu Friedrich I. kommen auf einen Tag zu Würzburg 1156 viele bambergische Bürger, um sich wegen zu vieler und ungerechter Mainzölle zu beschweren, und der Kaiser erklärt auf ihre Bitte auch alle diese Zölle mit Ausnahme von dreien für ungiltig.[41]) (Ibi cum esset, ingens civium et mercatorum babebergensium multitudo accessit, wie es ein Bamberger Annalist darstellt.)[42]) In Mainz und in Frankfurt sind die Bamberger zollfrei und erneuern jedes Jahr, in ersterer Stadt gemeinsam mit den Nürnbergern, feierlich die Privilegien; „man bringt unter Vorantritt der Stadtpfeifer auf einer hölzernen Credenz zwey Handschuhe von gelbem Leder, einen Räder Albus und Pfeffer,“[43]) ein Beweis, dass die Zollbefreiung schon in sehr frühe Zeit zurückreicht.

Die „rechte, die zu dem Zolle im Bamberg gehorent“, offenbaren auch deutlich durch die Fülle der namhaft gemachten Waren, die dort zu Markt gebracht oder durchgeführt werden, dass ein lebhafter Verkehr nicht fehlte. Es seien nur die wichtigsten hervorgehoben: Wagen und Karren kommen

---

[38]) Bayr. Archiv XIV, p. 2. 56 ff.

[39]) Roth I.

[40]) „Ordnung, wie von newen ein jarmarkt in der stadt zum Hof aufgericht werden soll.“ (Meyer, Quellen, Hof II, p. 136ff.

[41]) v. Schultes, Historische Schriften I, p. 352.

[42]) Dr. Deuber, Grundriss der bambergischen Handelgeschichte, Bamberg 1838.

[43]) Roth IV, p. 28.

an; letztere zahlen stets die Hälfte. Frankenwein, Heringe, Met, Salz aus Thüringen oder über Nürnberg aus Bayern repräsentieren die Objekte mittelalterlichen Handels, denen wir schon oft begegneten. Eisen, Kupfer, Zinn und Blei, die hier auch oft „in ein schif gelegt" werden, deuten auf die nicht sehr fernen erzreichen Berge. Pfeffer, Saffran „oder was geslatter würtze ist" weisen nach Nürnberg. Ferner kommen Wagen mit allen möglichen Produkten des Gewerbefleisses und der Landwirtschaft (hopfen, wolle, obze, pech, nuzzen, vnslit, smerwe, wahse, ole, gewent, leder, kremerey, preter mancherlei Art, Schreinerarbeiten wie tische, kufen etc., glase, pecher, loe, maltze, koln, knoblauch, aschlauch und rechter lauch etc). Der Verkehr selbst war den Bambergern direkte Nahrungsquelle, was aus folgender Bestimmung hervorgeht: Ein iglich furman der mit sinem wagen oder mit sinem karren vmb lon furet vber zolls mal hinus oder herein . . . . der gibt ein schilling.[44]) Wichtig war vor allem der nahe Main, die willkommene Strasse nach Franken. Jakob Ayrer erzählt uns in seiner von 900—1599 reichenden Bamberger Reimchronik, dass sie stark frequentiert wurde.

Wein, Korn vnd Drait,
Vnd ander wahr, ohn vnterschaidt,
Was nur von dem Main vnd Frankfurt,
Vnd sonsten auch von manchem ort,
Aus Nürnberg, Beheim vnd Prag
Vnd Anderswo geschickt werden mag,
Das wirdt als auff dem Wasser tief
Geladen vnd gefüllt In Schif
Vnd weiters verschickt in das Land etc.[45])

Aber trotzdem schon 1245 Friedrich II. den Bambergern ein umfangreiches Messprivileg verlieh, und obwohl Ludwig der Bayer 1335 ihre alte Zollfreiheit für das ganze Reich erneuerte,[46]) (aus dem Jahre 1364 wird auch ein „neuwes Kaufehaus" erwähnt)[47]): als Handelsstadt blieb Bamberg stets in verhältnismässiger Unbedeutendheit; das einzige, was die Bürger lebhafter exportierten, waren Produkte der so reich gesegneten Umgebung, vor allem Süssholz (vgl. Ayrer: „ . . . süsses Holz, man führet sein ganz wägen vol In ganzem Teutschlandt in die Stett").[48]) Nirgends offenbaren sich auch irgendwelche bedeutendere Beziehungen Bambergs zu dem Handel sowohl

[44]) Fr. v. Hohenlohe „Rechtsbuch" 1348, ed. v. Dr. C. Höfler, Bamberg 1852. (Quellensammlung zur fränk. Gesch., III. B.)
[45]) Herausgeg. v. I. Heller, 2. Bericht d. histor. Vereins zu Bamberg p. 21.
[46]) Gengler, Cod. jur. munic. p. 106ff.
[47]) Copialbuch St. Jacobi zu Bamberg, 11. Bericht d. hist. V. z. Bamb. p. 40.
[48]) Ayrer-Heller, a. a. O. p. 22.

der süddeutschen Handelsstädte, als auch des vor allem wichtigen Ostens und Nordens. Das Urteil Falkes über Bamberg bestätigt sich demnach: Bamberg, in seiner Verbindung mit der grossen Donaustrasse und den Alpenwegen durch Nürnberg abgeschnitten, ohne ein gewerbreiches und naturreiches Hinterland, als vorwiegend geistliche Fürstenstadt ohne jene rastlose bürgerliche Emsigkeit und Wachsamkeit, welche den Mangel eines Hinterlandes durch Thätigkeit innerhalb der eigenen Mauern zu ersetzen vermögen, gewann nie eine 1. Stelle im Handel, sondern begnügte sich mit der Teilnahme an der Spedition auf dem Maine, mit dem Vertrieb der Naturprodukte seiner fruchtbaren, doch wenig ausgedehnten Umgebung, mit einer lokalen Gewerblichkeit.[49])

Ein paar andere Fichtelgebirgsstädtchen könnten wir unbeschadet der Vollständigkeit unserer Darstellung übergehen, wenn sie nicht mit einer Thätigkeit untrennbar verknüpft wären, die dem Fichtelgebirge im Mittelalter eine Bedeutung gab, von der jetzt nur noch in Sagen und Märchen der umwohnenden Steinbrecher und Bauersleute ein kleiner Rest *leise* ausklingt, mit dem Bergbau.

Seit uralten Zeiten schon scheint in diesen waldigen Bergen das Graben nach Erzen zuhause gewesen zu sein. Nach der „Bavaria" kannte schon Ottfried von Weissenburg das Fichtelgebirge als Spender reicher Bergschätze,[50]) und ein heimischer Forscher hält es für wahrscheinlich, dass in sehr früher, prähistorischer Zeit Bergleute die einzigen Bewohner des Gebirges waren, in dasselbe eindrangen trotz Waldesdickicht und Sumpf, Erze suchten und wieder davongingen. Welchem Stamme sie angehörten, lässt er freilich unentschieden,[51]) während Lippert wenigstens das für erwiesen annimmt, dass Slaven nicht zuerst den Bergbau in jenen Höhen eingeführt haben.[52])

Geschichtlichen Boden betreten wir erst, als die Kaiser anfingen, eines ihrer wichtigsten Regale auch in unseren Gegenden zu verleihen. Am ersten bewerben sich darum die betriebsamen Mönche von Waldsassen. Ihnen gewährt König Heinrich 1230 das Recht, alle Adern und Gänge von Gold und Silber und andern Metallen auf den Gütern ihres Stiftes auszubeuten, ohne dass uns aber Nachrichten darüber bekannt sind, wie weit von dieser Gnade Gebrauch gemacht worden

---

[49]) Falke, Handel II, p. 132.

[50]) Bavaria III, p. 267.

[51]) Alb. Schmidt, Der alte Zinnbergbau im Fichtelgebirg, Arch. XV, 3, p. 187 ff. und: Neue Beiträge zur Gesch. d. Zinngewinnung im Fichtel-Geb. Arch. XVIII, 1, p. 178 ff.

[52]) Lippert, Social-Gesch. Böhmens I.

wäre.[53]) Fast ein Jahrhundert später (1324) verleiht Kaiser Ludwig dem Burggrafen Friedrich IV. die Erzwerke zu Plassenburg („vnser vnd des Reychs recht an dem Ertzwerch, an Golde, an Silber vnd an Chupfer zu dem Plassenberg mit allen Gangen zwischen dem Plassenberge vnd dem Münchberge vnd Schorengast, ob der gang sich dahin zuge.“)[54]) Um 1363 wurde der Bergort Goldkronach gegründet und 1365 dem Bergwerk, das dort „auferstanden und funden ist, die Freyung und Gewohnheit verliehen, die da sind zu der Igela.“[55]) Die Glanzperiode fällt hier in die Jahre 1395—1430, und die Erträgnisse scheinen in dieser Zeit sehr reich gewesen zu sein.

Schon früher hatten im Innern des Fichtelgebirges Bergbauversuche angesetzt, die zwar nach weniger edlem Metalle trachteten, aber dafür längere Dauer und weiterreichende Bedeutung hatten. Die ältesten Nachrichten melden freilich erst von 1402, 1411 und 1423 Verleihungen auf sog. Zwittergänge, die Zinnerz enthielten.[56]) Aber Kretschmar erwähnt in seinen Berghistorien,[57]) dass schon 1282 in der Gegend von Wunsiedel Gold und Zinn gewaschen wurde, und damit würde auch ungefähr sowohl die Privilegierung des Zinnhandels für Eger 1321, (siehe S. 148!) als auch eine Notiz in einem Geleitsvertrag der Burggrafen, der Hohenlohe, Rieneck und Wertheim von 1313 übereinstimmen, nach welchem von einem jeden Pferd, „das Kupfer oder Zinn zeucht“, bezahlt werden soll „ein Schilling Heller.“[58])

Über die rasch wachsende Bedeutung dieser Unternehmungen giebt Schmidt besonders aus dem Geschicke der beiden Städte Weissenstadt und Wunsiedel mancherlei Nachrichten. Wir erwähnen hier nur, dass allem Anscheine nach die erstere im 15. Jahrhundert Wunsiedel rasch überflügelte; denn des Zinngericht in Weissenstadt war die oberste Instanz für das ganze Markgrafentum; die Wunsiedler sandten um 1440 ihre Erze zum Schmelzen dorthin, wohin sich auch viele Berg- und Fuhrleute — die Chroniken sprechen wohl ziemlich stark übertreibend von 400—500 Berg- und Hüttenleuten in Weissenstadt —, sowie Zinnblechhändler zogen, „welche meist nach Leipzig, Magdeburg und Naumburg und dergleichen Handelsstädten ihren Betrieb gehabt.“[59]) Doch bald war Wunsiedel wieder der Hauptsitz einer ausgedehnten Zinnindustrie, die „nirgends ihres Gleichen hatte“ und so behäbigen

---

[53]) Gradl, Egerland p. 84.
[54]) Monum. Zoller. II, p. 380.
[55]) Gümbel, Fichtelgebirge p. 387.
[56]) und [57]) ebd. p. 331 u. p. 310 und Schmidt, a. a. O.
[58]) Monum. Zoller. II, p. 318.
[59]) Wöchentl. histor. Nachr. 2. Jahrg. 1767, Bayreuth, p. 249.

Reichtum erzeugte, dass ein reicher Zinnherr für ein von ihm 1451 gestiftetes Spital sich seinen Bedarf an Pfründnern aus Hof verschreiben musste.

Auch sonst hörte man überall an den Hängen des Fichtelgebirges, auch im Frankenwald und am Jura das Pochen der emsig suchenden Bergleute. Bei Kirchenlamitz beginnt 1505 einer sein Zinnbergwerk an der Stelle, „als man gehet nach Wunsiedel“;[60]) das Hofer Landbuch weiss vom Jahre 1409 von einem Pochwerk bei Pilgramsreuth (Rehau). Bei Dürrenweid in der Nähe Nordhalbens hat der Markgraf Albrecht Achilles 1477 ein reiches Bergwerk auf Eisen, Blei, Silber und Gold, aus dem noch 1609 für 8 Mark Gold gewonnen wird.[61]) Schon 1344 privilegiert Ludwig der Bayer das Kloster Langheim zum Bergbau auf seinen Gütern Lubegast (Leugast) und Teuschnitz.[62])

Ebenso regt es sich im Süden, im Nordgau, wo in den ältesten Zeiten mehr als 100 Hammerwerke, noch etwas vor Mitte des 17. Jahrhunderts 85 in Betrieb waren. Freilich wird auch hier als ständige Klage laut, dass niemand tiefe Stollen graben wolle; „wenn sie nicht gleich auf reiches Erz trafen, so warfen sie an einem frischen Ort einen neuen Schurf“.[63])

Den Landesherrn, vor allem den Burggrafen, scheinen diese Unternehmungen lange Zeit von grossem Vorteil gewesen zu sein, wie aus einer Bemerkung eines verdienten Ratgebers der Zollern hervorgeht, der sagt: „Demnach ist durch die gnade gotes das erst aufnehmen Burggraf Johannsen das Bergkwergk am Fiechtelbergk eroffnet, das dann Merklichen nutz bracht, davon derselb Burggraf vill Stet, Sloss und Nutzung zu dem Burggrafthumb kaufft und bracht hat“.[64])

4) Die wichtigsten Strassenzüge im Fichtelgebirgsgebiet.

Den Umfang des Verkehrs, der im Mittelalter das Fichtelgebirge durch- und umzog, seine Bedeutung für die wichtigsten Siedelungen und damit zugleich seine wichtigsten Stationen haben wir im Vorhergehenden einigermassen zu skizzieren versucht. Eine weitere Aufgabe wird sein, die Hauptwege desselben etwas genauer darzustellen, als es sich aus den paar

---

[60]) nach Schmidt.

[61]) Will, Teutsches Paradeiss etc. p. 39.

[62]) v. Schultes, Historische Schriften 1798, I, p. 102.

[63]) Zirngiebl, Geschichte des bayr. Handels; Abh. der bayr. Akad. der Wissenschaft 4. B. 1818, p. 331.

[64]) Des Ritters L. v. Eyb Denkwürdigkeiten, herausg. v. Dr. C. Höfler, 1849, p. 114. (Quellensammlung für fränk. Geschichte, B. I.)

gelegentlichen Andeutungen im letzten Abschnitte konstruieren liesse. Dabei liegt es uns naturgemäss fern, eine auch dem Lokalforscher genügende eingehende Untersuchung über die so mannigfach differenzierten Strassen nnd Strässchen eines doch immerhin umfangreichen Gebietes zu liefern. Unser einziger Zweck ist, die auch für den Fernverkehr bedeutungsvolleren Strassenzüge hervortreten zu lassen. Sie sind ja auch das starke Gerippe, an das die Strassen zweiter und dritter Ordnung angegliedert sind, die Ströme, denen die Nebenflüsse und Bäche zueilen. Alle dabei in Betracht kommenden Strassen können wir einteilen in solche, die das Fichtelgebirge i. w. S. durchqueren, und in solche, die unser Gebiet nur randlich berühren. Fast alle nach NO, sowie nach O und nach N ziehenden Strassen, also die meisten Wege nach Böhmen, Sachsen und Thüringen, finden ihren Mittelpunkt in Nürnberg; diese Stadt sei daher auch unser Ausgangspunkt.

Eine der wichtigsten Nordoststrassen verband wie es scheint von Anfang an zwei der für Bewältigung des vorgelagerten Jurablockes in Betracht kommenden Möglichkeiten: Umgehung und Durchbrechung (vgl. S. 93). Sie benutzte nämlich nur auf eine kurze Strecke das scheinbar auf natürliche Weise zum obersten Mainthal führende Pegnitzthal, mied vielmehr die scharfe Wendung und das verkehrsfeindliche Engthal, indem sie den Jura erstieg. Dies geschah bei dem Städtchen Gräfenberg. Dessen Lage ziemlich tief im Thal der Erlanger Schwabach schliesst die eine Möglichkeit, es sei als kleines Centrum eines lokalen Verkehrsgebietes entstanden, fast ganz aus und lässt es deutlich erkennen als ein Produkt des Verkehrs, als eines jener Strassenstädtchen, die sich so oft da entwickelten, wo der Verkehr rastete, bevor er es unternahm, ein grösseres Hindernis zu bewältigen. Dem Orte giebt schon 1331 König Ludwig die Erlaubnis, einige Jahrmärkte abzuhalten, und Karl IV. gestattet (1350), Schloss und „Markt" mit einer Mauer zu umgeben. Der später (1536) hier erwähnte Zoll bezeugt den Verkehr deutlicher.[1]) Über das 1427 als Stadt erwähnte Hilpoltstein,[2]) das sich als Plateaustädtchen da entwickelte, wo der Verkehr die Höhen erreicht hatte; über das Dorf Bronn, das ein paarmal als Ort einer „Nahme", eines räuberischen Überfalls auf hier vorbeiziehende Kaufleute, genannt wird, zog die Strasse in fast genauer Nordostrichtung über den Jura weg, um ins Thal der Pegnitz da hinabzusteigen, wo sich dieselbe noch nicht so tief in die Kalkfläche eingeschnitten hat. Das Städtchen Pegnitz erwuchs hier. Zoll und Geleit

[1]) Lehmus, Geschichte von Gräfenberg, Bayreuther Archiv III. 3, p. 58 ff.
[2]) Diplomat. Baruth. etc. Bayreuther Archiv.

werden schon in einer Urkunde erwähnt, durch die Wenzel 1402 das Amt „Beheimstein" „mit dem Stetlein Pegnicz dorunder gelegen" an den Burggrafen Johann übergiebt.[3]) Ebenso ist ein schon 1421 dort vorhandener „Steinweg" ein sicheres Zeichen für hier durchpassierenden lebhafteren Verkehr. („ein acker gelegen by Begnitz uf dem Steinweg, der von dem Griess an in kummen ist.")[4])

Die Strasse wandte sich jetzt nach Norden, überstieg die kaum markierte Wasserscheide zum Roten Main und berührte dann Creussen, das 1358 mit Bewilligung des Kaisers Karl zur Stadt gemacht wird,[5]) ja dessen Name „Crusni" schon „Ringmauer" oder „mit Mauern umgebener Ort" bedeuten soll.[6])

Das obere Thal des Roten Maines wurde von der Strasse nur auf eine kurze Strecke benützt, da es bald in ziemlich engem, windungsreichem Laufe nach Osten ausbiegt; sie eilte vielmehr westlich desselben auf kürzerem Wege nach Bayreuth. (Das Lehenbuch nennt einen „Herolzhoff gelegen zwischen Beyereut und Creussen uf der strass"; vielleicht der Hörhof?)[7])

Bayreuth erwuchs frühzeitig in der ersten grösseren *Thal*weitung des Maines zwischen Jura und Fichtelgebirge, wahrscheinlich als Brückenstadt. 1231 wird es zum erstenmal als Stadt genannt („in confinio civitatis Beirreuth sita"),[8]) und bis zum Jahre 1283 reichen Nachrichten zurück, die von einem Zoll der Burggrafen in der Stadt sprechen (.. de Tolonio nostro opidi nostri in Bewerrut).[9])

Bevor der Weg von hier aus den Rand des östlichen Gebirges erreichen konnte, musste er erst die demselben parallelen Vorhöhen überwinden. Der Bindlacher Berg scheint frühe bei den Fuhrleuten keinen guten Ruf genossen zu haben; das „Teutsche Paradeiss" nennt die Strasse hier sehr beschwerlich. Bei Berneck, wo die Ölschnitz einen Anschnitt des Steilgehänges schuf, ohne jedoch der Strasse im engen Thal Raum bieten zu können, stieg diese zum Plateau empor. Die Nachricht, dass 1398 hier Nürnberger Bürgern Güter aufgehalten wurden (ähnlich 1499 im markgräflichen Geleit),[10]) ebenso die, dass hier eine Zollstätte errichtet wurde,[11]) beweisen das Vorhandensein der Strasse. Über Gefrees, wo zu derselben Zeit

[3]) Mon. Zoller. VI.
[4]) Lehenbuch vom Jahre 1421. Archiv XVII, p. 167.
[5]) Mon. Zoller. III, p. 330.
[6]) Stobäus, Archiv XIII, 2. p. 29 ff.
[7]) Lehenbuch dss Markgrafen Friedrich I. 1421 ff; Abteilung „Gebirg"; Archiv XVII, p. 156.
[8]) Archiv III. 2, p. 35.
[9]) Mon. Zoller. II, p. 144.
[10]) Roth I.
[11]) Bavaria III, 555.

ein Zoll erstand, und über Mussen, das die Burggrafen 1328, allem Anschein nach als Rivalen Münchbergs, das sie damals noch nicht besassen, zur Stadt zu erheben suchten,[12]) kam die Strasse nach Münchberg, ins Gebiet der Saale. Münchbergs Lage kennzeichnet das Städtchen deutlich als vom Verkehr geschaffen, als eine auf der Plateaufläche entstandene Raststation, die fast genau in der Mitte liegt zwischen dem westlichen Steilabfall und der eigentlichen Hauptstadt der Hochfläche, Hof. (Vgl. auch: „zu Munchberg under der strass an dem Plessensteyg").[13]) Auf dem Wege nach Hof, der in ziemlich gerader Richtung verlief, musste noch ein Wald passiert werden, welcher ob seiner Unsicherheit lange Zeit berüchtigt war, die Untreu bei Konradsreuth. So wurden dort 1530 Nürnberger Bürger, die von der Leipziger Messe kamen, angesprengt und ein anderer Nürnberger, der aus Joachimsthal hier durchreiste, trotz marggräflichen „lebendigen Geleits" und trotz eines Nürnberger „Einspännigen" (Stadtsoldaten) gefangen und nach achtmonatlicher Gefangenschaft ermordet (Roth I). In den Hofer Chroniken findet diese von Franken kommende wichtigste aller Strassen öfter als die „Hohe Strasse" Erwähnung. Dass sich dieselbe hier teilte, um Ölsnitz oder Plauen oder über Gefell Schleiz zu erreichen, haben wir früher schon erwähnt. (Vgl. S. 139 u. 145.)

Ein anderer Strassenzug, der sich frühzeitig zwischen Nürnberg und Hof spannte, durchbrach den Jura ganz. Der Verlauf desselben ist etwas genauer festzustellen, da er vor allem auf dem Jura oft zu Geleitsstreitigkeiten der Burggrafen mit ihren Nachbarn, den Bischöfen vom Bamberg, Anlass gab, welche „Kundschaften", Zeugenaussagen über das Herkommen, zur Folge hatten.

Die über Erlangen, Bayersdorf und Forchheim im Regnitzthal herabkommende Strasse fand in dem in erzgebirgischer Richtung ziehenden unteren Thal der Wiesent einen etwa 15 km langen, meist über 1 km breiten Einschnitt des Juragehänges, der ihr naturgemäss Veranlassung war, sich nach NO zu wenden. Im Hintergrund derselben entstand nicht weit vom Steilrand ein Raststädtchen ähnlich Gräfenberg, Ebermannstadt. 1322 erlaubt König Ludwig eine Befestigung des Dorfes und giebt dem neugegründeten Städtchen Nürnberger Recht.[14]) Der vorbeiziehende Weg wird 1382 als Wagenweg gekennzeichnet: „Die Wiesen zu Ebermanstatt obwentig der Stat an dem Wagenweg".[15]) Da wo das Thal fast senkrecht zur bisherigen Richtung abbiegt

[12]) Mon. Zoll. II. 427.
[13]) Lehenbuch.
[14]) Jaeck, Allgem. Geschichte Bambergs; 1811, p. 59.
[15]) Copialbuch St. Jac. z. Bamberg; 11. Ber. p. 51.

und sich auch bedeutend verengt, verliess es der Verkehr und schob sich in steilem Anstieg bei Streitberg auf die Höhe des Plateaus, nachdem er zuvor auf einer 1348 genannten Brücke die Wiesent überschritten hatte (... iugera agrorum sita apud pontem).[16]) Um diese Zeit hatte Konrad von Schlüsselberg auf Neideck, gegenüber Streitberg, die Strasse zwischen Neideck und Streitberg zu Errichtung einer Mauth durch eine Mauer absperren lassen und geriet dadurch in eine schwere Fehde mit den Burggrafen und den Bischöfen von Würzburg und Bamberg, während welcher er getötet 1347 wurde (vgl. Aussage des fricze Newersteter 1408).[17]) Die Burg von Streitberg „war für die Markgrafen ein wichtiger Waffenplatz, besonders zur Deckung des Passes vom Oberland in das Unterland, und wurde daher 1553 von den Nürnbergern und Bambergern sorgfältig zerstört".[18]) In nördlicher Richtung ziehend, erreichte die Strasse Hollfeld, nachdem sie vorher den Thaleinschnitt der Aufsess überschritten hatte, entweder bei dem Orte Aufsess, wofür zu sprechen scheint, dass dort schon sehr frühzeitig Juden wohnhaft waren,[19]) oder aber, wie die spätere Poststrasse, bei Draisendorf.[20]) Hollfeld liegt am oberen Wiesentthal, da wo dieses ein anderes kleines Thälchen aufnimmt und noch nicht die charakteristischen Thalformen der fränkischen Schweiz zeigt. Hier teilte sich die Strasse. Der eine Zweig mündete in eine später noch zu erwähnende, zwischen Bamberg und Bayreuth sich spannende Strassenlinie und wandte sich daher scharf nach Osten. Er zog über Schönfeld, wo das bambergische und das burggräfliche Geleit sich schied (Friedrich von Aufsess bezeugt dies 1413, dass es ihm „kunt vnd gewiss ist mer dann vor fünfzig Jaren vnd als ich auch zu holvelt zu Schul ging");[21]) dann folgte er ein Stück dem Verlauf der heutigen Landstrasse, kreuzte die obersten Zuflüsschen der Wiesent, stieg zuletzt aber weiter nördlich als jetzt über Preuschwitz als „Hochstrasse" nach Bayreuth herab. (1421; „zu Bryswiz uf der Hohenstrassen gelegen bey Beyrrewt").[22]) Diese Nürnberg-Bayreuther Strasse scheute also, um die tiefen und mannigfaltig sich windenden Jurathäler zu meiden, nicht den grossen Umweg im Norden, der ihr ermöglichte, die Flüsschen in ihrem Oberlauf bequem zu überschreiten; diese offenbaren sich demnach hier in ihren geschichtlichen Wirkungen

[16]) Hohenlohes Rechtsbuch, p. 311. (Quellen z. fränk. Gesch.; B. III.)
[17]) Bavaria III. 689; Mon. Zoller. VI, p. 436.
[18]) Archiv III, 2, p. 108ff.
[19]) Archiv VI. 1, p. 13ff.
[20]) Atlas Germaniae v. Homann 1735.
[21]) Mon. Zoller. VII, p. 183.
[22]) Lehenbuch 1421.

deutlich als Naturgegebenheiten negativer Art. Dass die Strasse oft benützt wurde, ist ausser allem Zweifel; so sagt Hans von Newnstatt 1413 aus, er wäre vor 17 Jahren dieselbe mit „bey czweinczig geschirren, wegen vnd karren", gezogen und habe dabei zu Hollfeld übernachtet.[23])

Der andere Ast der bei Hollfeld sich gabelnden Strasse setzte die bisherige Richtung zunächst fort; über Kainach, ebenfalls einem Grenzort bambergischen und burggräflichen Geleits,[24]) Wonsees, das die Burggrafen 1328 zur Stadt zu erheben suchten[25]) (vgl. Mussen!), Zedersiz (1421: Zedersiz, „ein eckerlein an der strass"),[26]) Schirradorf, (ebenso 1421: ein Acker „an der strasse"[27]) nach Kasendorf, um sich hier ebenfalls mit einer von Bamberg kommenden Strasse zu vereinigen und mit ihr über Heybsch (1421 Heybsch an dem Neherpach an der strass[28]) nach Kulmbach weiterzuziehen; der Rote Main wurde vorher bei Katschenreuth überschritten. (Die Brücke dort freilich erst bei Will 1692 erwähnt).[29])

Es scheint aber auch eine andere Route frühe von Hollfeld nach Kulmbach geführt zu haben, so dass also die Strasse in verschiedenen Zweigen vom Hochplateau herabstieg. Kurfürst Albrecht empfiehlt dem Bischof von Augsburg und dem Marschall von Pappenheim als Reiseroute nach Berlin u. a.: Bayerstorff-Zwerniz (das östlich jener vorhin genannten Strasse liegt!) — Kulmbach-Hof.[30]) Das Geleit der Markgrafen geht auch durch Thurnau („Das Geleit der Markgrafen, wo es den Gerichtsbezirk berührt, soll ungeschmälert und ungehindert sein" 1539).[31]) In einem etwa gleichzeitigen Entscheid des Bischofs von Augsburg zwischen dem Burggrafen und dem Bischof von Bamberg wird die Existenz einer zweiten Strasse von Hollfeld nach Kulmbach bestätigt 1538 („von Holvelt auss die ander Strass, so nit auff Cassendorff, Sondern daneben auff ander strassen gein Culmach geen").[32]) Andeutungen über den genaueren Verlauf derselben über Thurnau hinaus stehen uns nicht zur Verfügung. Eine Karte: Episcopatus Bambergensis, in Homanus: Atlas Germaniae Specialis 1735, lässt sie bei Heubsch in die Kasendorfer Strasse münden, was jedenfalls unwahrscheinlich ist.

---

[23]) Mon. Zoller. VII, p. 185.
[24]) Mon. Zoller. VII, p. 183.
[25]) Mon. Zoller. II, p. 427.
[26]) Lehenbuch p. 40.
[27]) ebenda p. 21.
[28]) ebenda p. 52.
[29]) Teutsches Paradeiss p. 29.
[30]) Burkhardt, Das Funfft Merckische Buch 1471—73; Jena 1857.
[31]) Beiträge z. Historie d. Frankenlandes, 2. Teil 1760, p. 62.
[32]) Codex Probationum Diplomaticus Bambergae, No. 87b.

Das Thal des Weissen Maines öffnete diesen vom Jura herabsteigenden Strassen ein Thor durch die Vorhöhen des Fichtelgebirges. Das vereinigte Mainthal führt dazu auch von W eine natürliche Verkehrsstrasse hierher, so dass also hier ein paar Strassenzüge sich einigen müssen, bevor sie zum nordöstlichen Durchgang emporsteigen können. Kulmbach entstand hier, jedenfalls von Anfang an im Schutze einer auf steilen Höhen thronenden, den Pass beherrschende Burg. Bis in die neueste Zeit kam denn auch in den Geschicken der Stadt vor allem jenes kriegerische Motiv zur Geltung, und die Plassenburg war durch lange Jahrhunderte die wichtigste Festung der Markgrafen. Naturgemäss erkannte auch bald der Verkehr die Vorteile der Lage. Zoll und Geleit werden 1338 zum ersten Male erwähnt;[33]) schon 1408 wölbt sich dort eine steinerne Brücke über den Main („wisen vnd acker gelegen bey kulmnach jenseit der steinen Brucken"),[34]) und auch die Strasse selbst wird als „Hohe Strasse" öfter genannt (1421: Das Guldeinfelt an der Hohenstrossen etc.).[35])

Die Strasse folgte nur auf eine sehr kurze Strecke dem Thal des Weissen Maines und lenkte, wo sich dieser nach SO wendet, in das Nebenthälchen der Schorgast ein, das sie aber auch schon bei Unter-Steinach wieder verliess, um bei Kupferberg, das, wie alle diese Städtchen an einem Einrisse des Steilrandes liegt, das Gebirge zu betreten. 1406 klagt Burggraf Johann wider den Bischof von Bamberg: „Cuncz v. Brandenstein vnd ander die seinen sind vns in vnser geleyte bei dem kupferberg gefallen",[36]) obwohl doch nach dem Zeugnis des Conrad Raczenberger schon 60 Jahre und länger das burggräfliche Geleit auf der Strasse Hof-Kupferberg-Kulmbach bestehe.[37])

Auf zwei Wegen wurde Hof erreicht. Der eine zog sich bald stark nach Osten und vereinigte sich zu Münchberg mit der Bayreuther Strasse (vgl. Landbuch v. Kulmbach 1531: „die herschaft hat von Culmbach aus zu glaiten bis gein Hof fur Munchberg").[38]) Der andere dagegen hielt sich ungefähr parallel der Bayreuther Strasse und strebte gen Schauenstein. 1386 kauften die Burggrafen Stadt und Veste Schauenstein mit Geleyten und Zöllen,[39]) was eine vorbeiführende Strasse

---

[33]) Mon. Zoller. III, p. 43.
[34]) ebenda VII, p. 489.
[35]) Landbuch p. 95; ähnlich p. 96.
[36]) Mon. Zoller. VI, p. 344.
[37]) ebenda VII, p. 183.
[38]) Chr. Meyer, Quellen z. Gesch. v. Kulmbach, 1895.
[39]) Mon. Zoller. V, p. 175 ff.

beweist. Auf dem Wege dorthin erwuchs Helmbrechts zu einem Städtchen (1444 erhielt es Hofer Stadtrecht),[40]) und die Bergnamen im SW desselben bei Wüstenselbitz: Brückles Berg, Strossners Berg, zeugen auch dafür, dass eine Strasse hier entlang zog. Sie ist im NO von Schauenstein auch belegt (für 1402) durch eine der so häufigen Gewaltthaten. Der Burggraf klagt gegen die Vögte von Weida: Sie haben genommen „meines herrn lewten auf der strasz zwischen dem Hof und Schawenstein etc".[41])

Eine dritte, in diese zweite mündende Strasse nach Hof tritt nur einmal hervor und da, als zu Unrecht bestehend, vom Nachbar angefochten. Im Kulmbacher Landbuch von 1531 heisst es: „fur Kupferberg und durch das Presecklein stet die herschaft mit dem stift Bamberg in erorterung; doch wirdet itzt on mittel (ohne Vermittelung der Bamberger?) von der herschaft wegen durch das Presecklein auf den Helmbrechts zue bis gein Hof geglait".[42]) Doch schon der S. 165 erwähnte Schiedsspruch des Bischofs von Augsburg von 1538 bestimmt: „Es soll auch die Farstrasse durch das Bressecklein abe sein und die gemein Land strass wie von alters durch Kupfferberg allein gepraucht werden, doch das der Steg durch das Bressecklein zu reyten und zu geen unverspert pleyb, auch zum Kupfferberg keyn newer Zoll aufgericht werde".[43]) Der Nachsatz scheint anzudeuten, dass die Burggräflichen, um einen ihnen unbequemen bischöflichen Zoll in Kupferberg zu umfahren, einen neuen, weiter im W verlaufenden Weg über Presseck nach Helmbrechts eingeschlagen hatten, der aber als durchgehende Strasse wieder aufgelassen wurde, nachdem bambergischerseits der Zoll abgeschafft worden war.

Neben diese Strassenzüge können wir ein paar andere stellen, die den grössten Teil unseres Gebietes nur am Rande berührten und deren wir daher nur ganz kurz gedenken wollen.

Im Süden zog aus der Pegnitzsenke ein ganzes Bündel von Strassen zu den böhmischen Pässen: über Amberg, über Sulzbach-Hahnbach, über Vilseck gegen Weiden und Neustadt a. d. W. N. Letzteren Zug erwähnten wir schon; er wird den Egerern als die gerechte Strasse nach Frankfurt vorgeschrieben (vgl. S. 149), weist also auf die Waldsassener Senke als die wichtigste Verknüpfung.

Auf noch einen anderen Strassenzug deuten Notizen aus der Geschichte Auerbachs, das schon 1315 bambergische

---

[40]) Archiv XIV. 2, p. 51.
[41]) Thüring. Geschichtsquellen. Urkunden der Vögte v. Weida II, No. 433.
[42]) Meyer, Quellen, Kulmbach.
[43]) Cod. Probat. Diplomat. Bamberg, No. 87b.

Stadt ist und im ältesten Bistumsurbar als mit einem Zoll begabt angeführt ist. Ebenso gestattet 1353 der Pfalzgraf dem Rat und den Bürgern seiner Stadt zu Auerbach die Erhebung eines Zolles von Karren, Wagen, Kaufmannsgütern und Vieh zum Bessern von Brücken und anderer Notdurft. Den Verkehr nach Nürnberg beweist eine von Karl IV. verliehene Zollfreiheit (1366), über deren Umfang der Münzmeister Leupolt Gross zu Nürnberg Erklärungen abgiebt. Die Frequenz der Strasse scheint später gesunken zu sein; denn 1418 verordnet der Pfalzgraf, „das alle kauflüte vnd ir wagenlüte mit irn wagengeschirrn vnd kauffmanschafft die strasse durch Awerbach, alls dann die Strass da vormals durchgegangen ist, faren müssen" bei Strafe von 15 Gulden. Die Fuhrleute sollen auf diese Bestimmung aufmerksam gemacht werden, wenn sie nach Thumbach kommen.[44]) Also kam der Weg von dort her und war höchstwahrscheinlich ein Teilstück eines Weges nach Eger, der alten Strasse, die wir schon in einem andern Teilstück in der Senke zwischen Kösseine und Steinwald kennen lernten (S. 122). Denn bei einer späteren Grenzbestimmung, einer Regulierung zwischen Pfalz und Brandenburg 1536, wird die Grenze mit 58 Marksteinen bezeichnet und „fänget an an der Strasse, die von Markt Waltershoff gen Redwiz zugehet...; fürter gehet sie... über die Kemnatische Landstrasse".[45]) Beachtet man dazu noch, dass die Zollern früh darnach trachteten, am Rauhen Culm eine Stadt zu schaffen (1358 erhält die „Neustadt" dort Stadtrechte; Zoll und Geleit sind ebenfalls früh erwähnt),[46]) so dürfte es wohl nicht zu gewagt erscheinen, einen Strassenzug von Auerbach über alle diese Orte nach Eger zu vermuten. Dass derselbe nicht etwa von Neustadt a. C. aus über Erbendorf den Steinwald im Süden umging und sich so mit der südlichen „Egerstrasse" vereinigte, geht daraus hervor, dass in einem Salbuch der Herrschaft Parkstein und Weiden von 1416 gesagt ist: Vom Geleit fällt in Erbendorf keine Gült; „wann daselben kain landstras noch kaufmanschaft für get".[47]) (Die „Egerstrasse", die in diesem Salbuch als Grenze des Halsgerichts erwähnt ist, ist die in der Nähe vorbeiführende Strasse zur Waldsassener Senke.)

Gegen Nürnberg zu überschritt die Auerbacher Strasse wohl nicht weit von Michelfeld das Pegnitzthal; denn den Wirten in diesem Dorfe ist es untersagt, „Wagenlüte" über Nacht zu

---

[44]) Gengler, Cod. jur. municip., p. 65 ff.
[45]) Teutsches Paradeiss, p. 17.
[46]) Bavaria II, 495 und Mon. Zoll.
[47]) Bavaria II, p. 482 f.
[48]) Gengler, p. 65 ff.

herbergen.[48]) Dann scheint sie über Plech (denen von Blech wird 1538 „Ir trieb (Viehtrieb) und hutt von Blech aus an der strassen gegen Michuelt warts“ erlaubt)[49]) zum Thälchen der Schnaittach bei dem Städtchen gleichen Namens herabgestiegen zu sein, wo schon sehr frühe eine Brücke das Flüsschen überspannte; von hier zog sie nach Lauf an der Pegnitz und in deren Thal weiter nach Nürnberg. Von Lauf über Schnaittach zweigte sich übrigens auch (wenigstens später) eine über Betzenstein zur Bayreuther Strasse führende Zufahrt ab. Die Karten aus dem Anfange des 18. Jahrhunderts geben sie an; die Wichtigkeit der bei Schnaittach thronenden Bergveste des Rothenberg scheint ihr Dasein zu bestätigen, und von dem im Pegnitzthal unterhalb Lauf liegenden Behringersdorf heisst es: „Woselbst der Weg nicht allein nachher Böhmen gehet, sondern auch fast ohne alle Unbequemlichkeit von Nürnberg aus nach Sachsen, wohin die uralte, von allen ausdencklichen Seculis her gebrauchte ordentliche Land-Strasse jeder Zeit so gegangen ...“;[50]) freilich ist diese Darstellung, weil in einer der gern in etwas kräftigen Farben malenden „Zollvertheidigungen“ (1699) der Brandenburger enthalten, nur cum grano salis zu nehmen, vor allem betreffs des behaupteten Alters der Strasse.

Eine höchst wichtige Randstrasse zog sich im Westen unseres Gebietes nach Norden, doppelt bedeutsam für uns, da sie schon sehr frühe als wichtigste Konkurrenzlinie der Hofer Strasse erwähnt wird. In einem Geleitsbrief der Grafen von Henneberg und der Burggrafen für den Markgrafen von Meissen, der 1346 zum Reichstag nach Nürnberg reisen wollte, heisst es: „Vnd sullen vnd wullen den selben vnsern Sueher, den Marggrafen vnd alle die mit ym riten von Nürnberg, wen er von dannen riten wil, wider biz gein Koburg oder zu dem hofe, an weliche der stete ein er allir liebist wil, sicher brengin“.[51]) Der naturgegebene Weg für die Strasse nach Koburg war zunächst das Regnitzthal: hier führte „in dem Tale auf dem Sand“[52]) die Geleitsstrasse, zunächst gemeinsam mit der Kulmbacher, über Erlangen und „Beyersdorf“, über den als Geleitsgrenze viel umstrittenen Kreutzbach bei Baiersdorf nach Forchheim und Bamberg. Als Ilzthalstrasse zog sie sich dann über Koburg und über den „Wald“ nach Gräfenthal und dann ungefähr im Saalethal nach N und NO. In Koburg zweigte auch die Linie ab, die, wie wir

[49]) Cod. Probat. Dipl. Bamberg. No. 87b.

[50]) Zollsachen, Sammelband, Univers. Bibl. Erlangen, Jur X. 172a. No. 7. Brandenburgische allgemeine Zollvertheidigung etc. Onoltzbach 1699.

[51]) Mon. Zoller. III, p. 141.

[52]) Mon. Zoller. VI, p. 348 ff.

schon sahen, (S. 87.) den Thüringer Wald bei Oberhof überschritt und Erfurt erreichte, „das in den mittleren Zeiten gewissermassen der Tauschplatz zwischen Ober- und Niederdeutschland war".[53]) Näher als diese ausserhalb unseres Gebietes liegenden Strassenzüge berührt uns ein anderer Weg, der freilich auch keine grosse Bedeutung errang. Über das früh zum Städtchen gewordene Staffelstein zog er sich nach NO ins Thal der Rodach, nachdem er bei Hochstadt den Main überschritten hatte (vgl. „Hochstatt, an der Bambergischen Landstrasse, machet berühmt die steinerne Mainbruck").[54]) Da, wo die Rodach aus drei Flüsschen zusammenfliesst, erstand Cronach. Verkehr war hier vorhanden; denn 1340 erlaubt der Kaiser dem Bischof Leopold, das Geleitgeld zu Cronach zu nehmen[55]), und das Hohenlohesche Rechtsbuch von 1348 zählt die Rechte des Zolles zu Chranach auf; currus vel carruca sal ad forum deferens sind vor allem genannt. Dass aber auch andere Kaufmannsgüter hier vorbeigingen, beweist die Nachricht, dass hier 1444 genommen wurden: „12 scheiben wachs, eyn vass mit rauher war, Schonberck oder Smalentzisch (vielleicht schönes oder smalentzisches werk, wahrscheinlich Zobelfelle, aus Smolensk?), die sum weis man nicht wol, ein vesslein, dorinnen 11 panczer und für 100 gülden saffran, ist bei 19 ℔ gewest, summa ist pey 150 gulden wert".[56]) Dies weist auf eine durchgehende Handelsstrasse. Sie zog sich jedenfalls im Thal der Rodach hin: In Rodach (Ort) wohnen im Jahre 1444 Fuhrleute,[57]) und das schon auf einem der schmalen, früher geschilderten Frankenwald-Rücken gelegene Nordhalben führt seinen Ursprung gar auf Nürnberger Kaufleute zurück. Diese sollen die Anfänge der Stadt, ein paar feste Häuser auf dem Hochrücken gegenüber einer nun in Trümmern liegenden Raubburg, „der Not halber" erbaut haben, um ihre Waren auf der vorbeiziehenden Hochstrasse zu schützen.[58]) Das Körnchen Wahrheit in der Sage ist jedenfalls, ähnlich wie bei Hof, dies, dass die beiden Motive des Schutzes und des Verkehrs die Entstehung des Städtchens veranlassten. Auf dem Rücken zog sich die Strasse zum Rennsteig, den sie wahrscheinlich bei Rodacherbrunn überschritt (eine „Neue Schenke" deutet dort auf Fuhrmannsverkehr),[59]) und stieg dann nach Lobenstein und weiter zur Ebene hinab.

---

[53]) Roth I, p. 106.
[54]) Will, Teutsches Paradeiss, Archiv XVI. 1, p. 32.
[55]) Stöhr, Chronik von Cronach 1825; p. 74.
[56]) Städtechroniken II, p. 57 ff. und 567.
[57]) ebenda.
[58]) Bavaria III, p. 284.
[59]) Will, 1692; Archiv XVI. 1, p. 38.

Alle diese von Nürnberg ausstrahlenden Strassen wurden in mehr oder weniger grossen Winkeln von anderen Strassenzügen gekreuzt, die wir freilich nicht in ein Bündel zusammenfassen können, da alle Richtungen der Gebirge und auch der Flussthäler in ihnen zur geschichtlichen Wirksamkeit kommen.

Die wichtigste W—O-Strasse, die an den Fuss des Fichtelgebirges führte, folgte nicht dem Mainthal, das den nördlichen Jura umgeht. Doch zog auch hier eine Strasse nach Osten. In Burgkundstadt ist schon 1348 eine Zollstätte.[60]) Gegenüber liegt Strössendorf, dessen Name schon die vorbeiführende Strasse verrät. Eine steinerne Brücke führt die Strasse von hier nach Burgkundstadt hinüber.[61]) Bei Schwarzach „an dem pach", der dort von Norden zum Main kommt, ist die Geleitsgrenze zwischen Bamberg und Kulmbach.[62]) Eine oft erwähnte und wie es scheint weithin bekannte Brücke bei Burghaig trägt dann den Verkehr wieder auf das andere Ufer, nach Kulmbach. Schon ihr Name „Weinbrücke", den wir zum ersten Mal für 1401 belegen können, weist ebenso wie die ersten Kulmbacher Geleitsnachrichten, (vgl. S. 153) darauf hin, was der Westverkehr brachte.[63]) [Zu einer Notiz des Lehenbuches Johann III. von 1419: „Mertein Waldenfels zum Hawg hat empfangen... ein wisen bey der weinbrucken gelegen", bemerkt der Herausgeber: Haag, Bez. Amt Hof oder Rehau?[64]) Sicher keins von beiden, sondern auch hier diese Weinbrücke; vgl. auch noch: „bei dem Hawg unter der Weinbrucken 1421.[65])]

Diese Mainthalstrasse fand einerseits ihre Fortsetzung in den schon früher erörterten Wegen nach Hof; andererseits bog ein Zweig nach SO aus, um Bayreuth zu erreichen; er scheint vor allem durch den lokalen Verkehr zwischen den beiden Hauptstädten Kulmbach und Bayreuth belebt gewesen zu sein. Die parallelen östlichen Höhenzüge geben die allgemeine Richtung. Ein schon sehr frühe erwähnter Ort Brückleins lässt auch den genaueren Verlauf wenigstens für eine kurze Strecke erkennen (1323 giebt der Graf von Orlamünde dem Kloster Langheim Güter in Brückeleins).[66]) Naturgemäss setzte sich diese Strasse sowohl von Kulmbach nach NW, als auch von Bayreuth nach SO fort und weitete sich so zu einem, dem westlichen Gebirgsrand parallelen Strassenzug aus. Aber derselbe tritt nur wenig hervor. Das nördliche Glied ist durch eine „hohe

[60]) Hohenlohes Rechtsbuch p. 115.
[61]) Will, p. 32.
[62]) Kulmbacher Landbuch v. 1531.
[63]) Chr. Meyer, Quellen, Kulmbach. Lehenbuch Johann III; p. 136; vgl. p. 161 ff.
[64]) Meyer, Quellen, Hof, II, p. 15.
[65]) Archiv XVII, p. 71.
[66]) ebenda II. 1, p. 80.

Strasse", die sich nicht weit von Cronach auf den Höhen im SW von Seibelsdorf und Rugendorf hinzieht, heute noch angedeutet und dadurch geschichtlich nachgewiesen, dass von Kulmbach aus „gen stat Kronach" geleitet wird.[67]) Nur einmal gewinnt diese Linie einige Bedeutung und zwar in der Kriegsgeschichte. Die Feste Rosenberg über Cronach war im dreissigjährigen Krieg ein vielumstrittener und mannhaft verteidigter Kampfpreis, der den Weg nach Kulmbach gegen eine aus dem oberen Werrathal kommende Armee deckte; ja noch mehr: 1637 kann Kaiser Ferdinand III. an den Bischof von Bamberg und die Bürger von Cronach einen Dankesbrief schreiben, in welchem er anerkennend hervorhebt, dass auch Böhmen durch Cronach vor feindlichem Einfall gesichert sei.[68])

Denn diese Strasse fand ihre Fortsetzung von Bayreuth nach Südosten zu den Passagen nach Böhmen; sie überschritt wenigstens später auf einer steinernen Brücke bei Neunkirchen im SO von Bayreuth den Roten Main und verzweigte sich auf dem breiten, zwischen Fichtelgebirge und Jura sich dehnenden welligen Streifen, der ein Ausstrahlen je nach den Zielen ermöglichte. So wurde von Kulmbach aus geleitet nach „Kemptnat, gein Pressat, gein Tumpach (sicher das schon erwähnte Kirchen-Thumbach bei Auerbach und nicht, wie Meyer annimmt, ein Tampach, B. A. Staffelstein!)[69]) und gein Auerbach.[70]) Nach letzteren zwei Orten wurde ein Stück der Nürnberger Strasse von Bayreuth über Creussen benützt (vgl.: „uff der strassen fur Beyrrewt, Crewsen aus und aus geim Amberg und furter in das land zu Payrn").[71]) Die Strasse nach Pressat setzte sich über Parkstein nach Weiden fort; zwischen letzteren beiden Orten wurde 1416 eine Strasse angelegt.[72])

Eine dritte von Kulmbach ausstrahlende Strasse zweigte in der Nähe von Kupferberg bei Nieder- oder Unter-Steinach von der Hofer Strasse ab, um, das Fichtelgebirge durchquerend, Eger zu erreichen. Der Eintritt in die Bergumwallung war ihr durch den Kornbachpass vorgeschrieben. Zu ihm stieg sie über Wirsberg und Markt-Schorgast, von denen das erstere an einer Einkerbung des Randes, das zweite auf dem Plateau sich entwickelte, empor, nachdem sie bei Gefrees, einer alten Fuhrmannsstation, die Bayreuth-Hofer Strasse gekreuzt und die Thälchen der Ölschnitz und ihrer Nebenflüsschen da überschritten hatte, wo sie sich noch nicht mit vereinter Kraft ein

---

[67]) Kulmbacher Landbuch 1531. (Meyer, Quellen, Kulmbach.)
[68]) Stöhr, Chronik von Cronach, p. 271 und 275.
[69]) Kulmbacher Landbuch 1531; Anm.
[70]) ebenda.
[71]) Landbuch von Hof; Meyer, Quellen von Hof, II, p. 131 ff.
[72]) Bavaria II, 664.

cañonartiges Schluchtenthal gegraben haben. Von dem gleichsam die erste Stufe bildenden Plateau war der Eintritt ins Innere des Fichtelgebirgs nicht schwer. Die Entwickelung des Bergbaues wird zuerst den Verkehr lebhafter gestaltet haben. Weissenstadt wird Mitte des 14. Jahrhunderts bedeutender: 1348 heisst es noch Weizzenkirchen, 1368 Weissenstat.[73]) In fast gerader Richtung konnte die Strasse im innergebirgischen Hochlande ihrem Ziele zustreben. Rauschensteig lag an ihr; der Name scheint es anzudeuten, eine Nachricht aus dem Jahre 1382 es zu bestätigen: eine „Nahme" geschah dort und in dem nicht weit seitabliegenden „Rudgersgrün"; in Eger selbst hatten Verräter „auf die von Eger ihre Spehe" gehabt, um sie desto sicherer abzufangen, sobald sie sich auf den Weg machten.[74]) Dann ging der Weg über Thiersheim: 1415 kauften es die Burggrafen von den Markgrafen von Meissen „mit geleiten und zcollen".[75]) Weiter im O stieg man ins Egerthal hinab, vielleicht bei Hohenberg, da nach einer Kundschaft von 1413 die Burggrafen schon 50 Jahre „von Hoenberg gen Nuremberg vnd des gleichen wiederumb" geleitet haben,[76]) wahrscheinlicher aber im Thal der Röslau durch die Passage von Schirnding, gemeinsam mit der Redwitzer Strasse und mit dem Wege von Wunsiedel her, der jedenfalls schon früher sich mit der Hauptstrasse vereinigt hatte. Der Schirndinger Pass galt als Eingang ins Egerland; eine Befestigung oder eine Warte muss hier gewesen sein, die bei drohender Gefahr von Eger aus besetzt wurde. 1395 erhalten zwei Egerer Geld, „da sy lagen zu lantwer zu Schirnting".[77])

Allen diesen von Kulmbach ausstrahlenden Strassen war aber nicht das Mainthal die wichtigste Zubringungslinie; vielmehr stellte der Hauptverkehr zwischen Bamberg und Kulmbach das Prinzip der Kürze über das der Bequemlichkeit und überstieg den Jura.

Die Strasse wandte sich von Bamberg zuerst nach NO, ist als „Memmelsdorfer Strasse" 1348 genannt,[78]) durch den 1402 erwähnten Ort Strassgiech[79]) weiter bezeichnet, und das um dieselbe Zeit auftretende Städtchen Schesslitz,[80]) eine der kleinen Randstädte, legt auch ihren Eintritt ins Gebirge fest. Von hier aus geleiteten die Bambergischen und vorher, „als Scheszlicz vnd das geleite meines herren von Truhending was",

[73]) Mon. Zoller. III, p. 146.
[74]) Gradl, Buch der Gebrechen, Archiv XV. 2, p. 230.
[75]) Mon. Zoller. VII, p. 340.
[76]) ebenda VII, p. 182.
[77]) Gradl, Chroniken, p. 186.
[78]) Hohenlohes Rechtsbuch.
[79]) Mon. Zoller. VI, p. 143.
[80]) Nach Götz, Handbuch von Bayern.

die Grafen von Trüdingen „bis czu dem Crewcz, das do stet an der strassen, als man geet, fert oder reitet von Stadelhofen gen czigenfelt", und von diesem Kreuz aus, das ein anderer beschreibt als „das Crewcz, das do stet czwischen der kalten herberg (dem kaltenhawsz) vnd welkendorf" an der vorhin beschriebenen Querstrasse, geleiten die Burggrafen über Atzendorf, also genau der heutigen Landstrasse entsprechend, nach Kasendorf, wo sich diese Strasse mit der Nürnberger vereinigte.[81])

Aber auch nach Bayreuth ging von Bamberg aus ein Weg über das Gebirge. Er trennte sich erst in Schesslitz von der Kulmbacher Strasse ab; denn von hier geleiteten „die herren von Truhending bis gen ludbach (Ludwag) mitten in das Dorf"[82]) auf der Strasse „gen Beyerreut oder aber gen Culmnach auf die ander seiten", nach Bayreuth also jedenfalls über Hollfeld und von dort die schon beschriebene „Hohe Strasse" weiter ins obere Mainthal. [Der Weg von Bamberg nach Hollfeld scheint sehr geschwankt zu haben. Die „Karte des deutschen Reiches", Blatt Bamberg 1887, bezeichnet eine von Hollfeld über Drosendorf genau nach Westen führende Strasse als „die alte Strasse", die dann nach Litzendorf herabsteigt, und thatsächlich wird auch schon 1351 in Bamberg von einer Litzendorfer „Strassen" geredet,[83]) was auf grössere Bedeutung derselben schliessen lässt. Die Karten vom Anfang des 18. Jahrhunderts dagegen lassen diese Bamberg-Bayreuther Strasse über Gehsfeld (Geisfeld) — Möckendorf (Melkendorf) — Hohenbolz (Hohen-Pölz) — Drosendorf nach Hollfeld verlaufen.]

Noch bleibt uns übrig, um das Netz der das Fichtelgebirge umschliessenden und durchziehenden Wege zu vervollständigen, nach Strassen zu suchen, die im Osten eine meridionale Verknüpfung herstellten. Hof erscheint hier als der natürlichste Ausgangspunkt. Ein Gegenstück zu den von Hof nach Südwesten ziehenden Verkehrslinien ist eine nach Südosten gerichtete Strasse, die als „Egerstrasse", „Egerische Strasse" früh genannt ist, so 1397 in einer dem Hofer Kloster gemachten Dotation[84]) oder 1402: Uff der Egerstrasse ward genommen unser burger einem vom Hofe II pfert, ein sloyr, III stucke gegarntes etc.[85]) Von Hof in südöstlicher Richtung weiterziehend, verliess sie bald das Saalethal und erreichte über Kautendorf, wo wir sie als „Hohe Strasse" erwähnt finden,[86]) Rehau. Eine „steynen pruck" ist dort fürs Jahr 1502 belegt, ebenso eine

[81]) Mon. Zoller. VII, p. 187 und VI, p. 436.
[82]) ebenda.
[83]) Copialbuch des St. Kathar. Spit. zu Bamberg. 10. Ber. d. hist. Ver. p. 114.
[84]) Meyer, Quellen der Stadt Hof I, p. 50.
[85]) Thüringische Geschichtsquellen etc.
[86]) Wöchentl. Histor. Nachr. Bayreuth 1769, p. 100.

„strassen, die do geet vom Hof gein Asch".[87]) Dieselbe wird kurz darauf bei Gelegenheit der Umgrenzung des herrschaftlichen Waldes zu „markt Resaw" als die „alte strass" bezeichnet, ein Beweis frühzeitiger Bedeutung. („Den Meringspach zu perg bis an die alten strass, da dannen bis an der Schonlynter gut" etc.) Sie erreichte demnach auf der Höhe hinziehend Asch, um von hier auf geradem Wege zum Mittelpunkt des Egerer Beckens hinabzusteigen. Eine Abzweigung dieser Strasse lernen wir aus derselben vorhin angezogenen Waldumgrenzung kennen. Dort ist auch genannt „die unter strass, die geen Schonwald geet", ferner „ein steynein kreuz, das an der strass vor dem harst steet" (harst = Horst im S. von Rehau). Dieser Weg setzte sich jedenfalls über Schönwald nach Selb fort und ist vielleicht nicht viel jünger als jener über Asch; denn Selb und Asch scheinen ebenfalls ungefähr gleichen Alters zu sein: beide werden 1231 von Friedrich II. den Vögten von Weida als „oppida" gegeben und 1281 in einer Urkunde Rudolfs als „fora" genannt.[88]) 1426 erhält Selb Stadtgerechtigkeit. Nach SO ist es wahrscheinlich über Hohenberg mit Eger verknüpft gewesen; denn 1391 wird bei Gelegenheit einer „Weisung" der Raine des zwischen Hohenberg und Selb liegenden „Neuen Hauses" die Strasse erwähnt, „die gen Hohenberg führt."[89])

Die das Fichtelgebirge durchquerende Nord-Südstrasse tritt bezeichnenderweise nur in Bruchstücken und erst sehr spät hervor. Bei Oberkotzau war 1550 ein „steynern prücklein", und ein Teich wird beschrieben als an der Strasse gelegen, „da man gein Hoff zeucht".[90]) In Schwarzenbach a. d. S. liess man 1530 eine steinerne Brücke über die Saale machen, wozu man sogar Kirchengeräte opferte.[91]) Die Lage von Kirchenlamitz lässt vermuten, dass von Anfang an wie jetzt die Strasse nicht die Thalsenke benützte, sondern die Ausläufer des Waldsteinzuges überstieg. Dann wandte sie sich jedenfalls über Marktleuthen nach Wunsiedel, ohne dass uns jedoch urkundliche Nachrichten über ihren Verlauf zur Verfügung stünden.

Noch sei erwähnt, dass auch von Münchberg aus über Schwarzenbach a. d. S. und Rehau eine Verbindung nach Eger vorhanden war (eine steinerne Brücke zu puch [= Bug an der obersten Saale] wird 1502 erwähnt).[92])

Wir können damit den Überblick über die Strassenzüge unseres Gebietes beenden; denn wenn sich auch sicher noch

[87]) Hofer Landbuch p. 182 f.
[88]) Wöchentl. Histor. Nachr. 1769, p. 119, 122.
[89]) Archiv. XIV, 2. p. 44.
[90]) Longolius, Sichere Nachrichten etc. III, p. 121.
[91]) Quellen, Hof I, p. 138.
[92]) Wöchentl. Histor. Nachr. Bayreuth 1768, 3. B. p. 274.

manche Strasse nachweisen liesse, wenn auch manche der aufgezählten nur in etwas weiten Spannungen von einer Station zur andern sich streckt und genaueres Durchforschen sicher mancherlei Verbesserungen ergeben würde, so treten doch die im Mittelalter wichtigsten Linien genügend hervor, und auch das Zusammenfügen der einzelnen Strassen zu einem Verkehrsnetze lässt sich deutlich erkennen. Erinnern wir uns der Forderungen, die wir nach dem Gesamtbau des Gebirges an das theoretische Verkehrsnetz stellten, so erkennen wir bei Betrachtung des in Wirklichkeit erzeugten eine vollkommene Übereinstimmung in den Grundthatsachen.

Das Verkehrsnetz zerfällt in zwei Teile. Im Osten herrscht Regelmässigkeit und Einfachheit. Die grossen Linien der dort zusammenlaufenden mitteldeutschen Gebirge und der zwischen ihnen zum Sockel des Centralstockes heranziehenden Mulden fassen die geschichtlichen Bewegungen der Menschen zusammen und schaffen dadurch Mittelpunkte des Verkehrs am Rande des Gebirges: Hof, Eger, Weiden, letzteres freilich nur wenig hervortretend, sozusagen nur Repräsentant der einigenden Wirkung der Naabsenke, vorgeschobener Posten von Regensburg.

Deutlich offenbart sich auch in den den Centralstock umgehenden Linien der Einfluss der zwei dort sich kreuzenden Hauptrichtungen des Gebirgsbaues, und sie vereinigen sich auch leicht erkenntlich zu der theoretisch zu erwartenden Figur des Verkehrsnetzes, zum Rhomboid, dem auch die Diagonalen nicht fehlen. Im Frankenwald dagegen erzeugte die Parallelgliederung des Gebirgsrücken auch ein ungefähres Parallelsystem der Wege, das freilich wegen der Biegung des Waldes fast zum Radialsystem wird.

Unruhe und Unklarheit kommt jedoch von Westen her in das Bild. Der Main selbst ist bezeichnend für die hier sich einstellende Zersplitterung. Er verknüpft nur einen Teil des westwärts geneigten Thalbeckens mit dem Fichtelgebirge, während ein anderer, ein Unterbecken, durch einen zweiten Quellarm des Mains stärker an den Jura gefesselt ist, sodass dadurch schon eine Zweiteilung des Vorlandes herbeigeführt wird. Beide Quellflüsse umarmen sich zwar nicht fern vom Fuss des Gebirges. Aber die Lage dieses Punktes ist für eine, den gesamten Verkehr sammelnde Centrale ungünstig; er ist durch den vorgelagerten Jurablock zu weit nach Norden geschoben, durch eben den Jurablock, der schon lange vorher die Wege zersplitterte und der ihnen so jetzt auch die Möglichkeit einer zweiten Einigung nimmt. Einen Teil derselben weist er ganz aus unserm Gebiete; die andern lenkt er von einem Ausgangspunkt und zu einem Ziele auf verschiedenen Wegen und zwar nicht nur die nach Sachsen, sondern auch

die nach Böhmen strebenden Strassen. Die Folge ist eine Vervielfältigung der Kreuzungspunkte, also der für Orte von grösserer Bedeutung bestimmten Plätze. Zwei Knotenpunkte treten klar hervor; zwei Hauptstädte des Fürstengeschlechts der Zollern erwuchsen, Kulmbach und Bayreuth, und die endgültige Sammlerin der Wege, Nürnberg, liegt vor dem ganzen Gebirge. Nicht also verursachte ursprünglich die Zersplitterung der politischen Verhältnisse des Landes auch eine Zersplitterung der Verkehrswege, wie es Zöpfl andeutet („der Zug der Landstrassen wurde in Franken — wegen der die Zersplitterung der Landeshoheit begünstigenden Städtebildung infolge Ansiedelung an Burgen — nicht nur durch die geographische, sondern in hohem Masse auch durch die politische Gliederung des Landes bedingt").[93]) Das mag zutreffen für Wege lokaler Bedeutung. Die Strassen von umfassenderer Wichtigkeit aber waren selbst städtebildend und boten ihre Kreuzungspunkte als Sitze auch politischer Macht dar.

Mit nicht misszuverstehender Deutlichkeit macht sich aber auch, wenn man das früher Erörterte nicht vergisst, eine Differenzierung des Wertes der einzelnen Elemente des Verkehrsnetzes geltend. In breitem, gewaltigem Strome wälzt sich der Verkehr durch die Münchberger Passage nach Nordosten. Denn er schliesst in sich nicht nur den von Natur aus schon nordöstlich verlaufenden Verkehr aus dem Mainthal, sondern auch den abgelenkten S—N-Verkehr. Das Regnitzthal hat die Naabsenke als Konkurrenzlinie für den meridionalen Verkehr in jenen Zeiten weit übertroffen; Nürnberg ist emporgestiegen, Regensburg gesunken. Der direkte N—S-Verkehr durch das Fichtelgebirge ist daher so unbedeutend, dass er kaum nachzuweisen ist, und auch die Spuren einer im Osten sich vollziehenden Umgehung (über Eger) sind sehr gering (vgl. S. 193). Was aber dadurch dem Fichtelgebirge an Wert hier genommen wird, wird ihm für seine nördlichen Passagen wieder gegeben, sodass sich hier geschichtlich die früher hervorgehobene Fülle der Durchgangsmöglichkeiten in deutlichster Wirksamkeit zeigt.

Der W—O-Verkehr zeigt deutlich die Spuren der Ungunst der orographischen Verhältnisse. Der centrale Weg durch das eigentliche Fichtelgebirge wird zwar frequentiert, doch anscheinend nie sehr stark; auf jeden Fall tritt er erst spät in die Geschichte. Die nördliche Umgehung hat kaum mehr als lokale Bedeutung. Auch der uralte Südweg im Kösseinethale tritt fast ganz in den Schatten, wie denn überhaupt das oberste Mainthal noch so sehr als innergebirgisch gelten muss, dass

[93]) Zoepfl, Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung 1894, p. 8.

von ihm aus in der Hauptsache nur lokale Ströme den Südabhang des Centralstockes umfliessen. Das ganze „Gebirge“ umgehend, damit freilich zum grossen Teil ausserhalb unseres Gebietes bleibend, eilt aber der Grossverkehr aus der Pegnitzbresche in verschiedenen Linien nach dem Osten.

In siedelungsgeschichtlichen Thatsachen prägt sich diese Differenzierung ebenfalls deutlich aus: der unbedeutendste der Kreuzungsorte zwischen N—S- und O—W-Verkehr ist sicher Weiden.

Noch eine andere Thatsache ist hier interessant: die Fülle der kleinen Städtchen, die den Steilrand umsäumen und die fast stets da liegen, wo ein Flüsschen denselben zersägte und dadurch dem Verkehr bequemeren Aufstieg ermöglichte. So sind sie deutliche Produkte des Ruhebedürfnisses der Wanderer, der Gewohnheit, vor Überwindung grösserer Schwierigkeiten erst noch einmal die Kräfte zu sammeln, Raststationen. Öfter entsprechen ihnen sogar solche auf der Höhe, am oberen Rande des Plateaus (z. B. Gräfenberg — Hilpoltstein, zum Teil auch Berneck — Gefrees, Kupferberg — Markt Leugast, Wirsberg — Markt-Schorgast).

Noch eine Erscheinung ist verhältnismässig häufig zu beobachten: die auf dem Plateau vereinigten Strassenzüge teilen sich in der Nähe des Randes und steigen in verschiedenen Zweigen ins Thal herab, selbst dann, wenn sie einem Ziele zustreben, so von Hollfeld nach Kulmbach über Kasendorf und über Thurnau, vom Plateau südwestlich von Pegnitz nach Nürnberg über Gräfenberg und über Schnaittach-Laut. Die Verschiedenheit der Teilziele, die freilich alle auf dem einen Wege Nürnberg-Hof liegen, verursacht die Trennung bei Münchberg. Ein Arm strebt über Kulmbach, der andere über Bayreuth. Ähnliches beobachtete auch Schurtz bei den vom Erzgebirge herabsteigenden Strassen nach Böhmen; es ist im Grunde nichts anderes als ein geographischer Ausdruck der menschlichen Fähigkeit, zu wählen zwischen in der Hauptsache gleichen Möglichkeiten.

5) Folgen der Beherrschung des Verkehrs durch den Stadtstaat Nürnberg.

Wie an so manchen Stellen Deutschlands und Italiens war also auch hier auf der Scheide von Franken und Bayern eine glänzende Heimstätte des Verkehrs entstanden. Unter seinem Fusstritt war sie erblüht, und seine Zeichen trug sie allenthalben zur Schau. Wie eine Oase der neuen, geldwirtschaftlichen Kultur in der noch weit im Rückstand befindlichen Umgebung erschien sie, auf kleinem Raume eine Fülle von regen, dräng-

enden, freudig schaffenden Kräften in sich schliessend, die eben wegen des engen Raumes um so konzentrierter wirkten, um so rascher, glänzender sich entfalten mussten.[1]) Da erwuchs ein Geschlecht stolzer Kaufherrn, und auch die Patrizier sahen es nicht für eine Befleckung ihrer Ehre an, herabzusteigen in die Arena, in der gerungen ward um die wirtschaftliche Beherrschung eines beträchtlichen Teiles von Deutschland. Es entwickelte sich eine gefestete Tradition commercieller Usancen, es sammelte sich eine Summe von Weltgewandtheit und Welterfahrung, von Kenntnissen kaufmännischer und warentechnischer Natur an, und ebenso häufte sich eine so gewaltige Kapitalmacht, dass all die an und für sich schon grossen Vorteile der Konzentration der Kräfte gegenüber dem umliegenden Lande ins Unendliche sich erhöhen mussten.

Daneben erwuchs in den Zünften ein trefflich geschultes, bis ins Einzelnste gegliedertes und nach strengen Gesetzen geordnetes Heer von Arbeitern für den Export, das ebenfalls jede andere Konkurrenz lange Zeit niederzuhalten wusste und den Warenstrom mit einer ausserordentlichen Fülle von Artikeln aller Art speiste.

Weder Handel noch Gewerbe zögerten auch nur einen Augenblick, ihre Übermacht gegenüber minder begünstigten Konkurrenten zur rücksichtslosen Geltung zu bringen. Der Egoismus, der Grundtrieb jeder Handelsthätigkeit, trat aus allen Einrichtungen, vor allem aus den für Behandlung der „Gäste" geltenden Bestimmungen klar hervor, noch unverdünnt (veredelt und auch verwässert) durch irgend welche die Gesamtheit der Nation oder grössere Teile derselben ins Auge fassende Wohlfahrtspolitik, als eine reine Politik der Macht. Freilich der krasseste Ausdruck derselben, das z. B. in Leipzig mit ausserordentlicher Zähigkeit und mit dem Aufwand eines oft bedenklichen Scharfsinnes verteidigte Stapelrecht mit damit eng verknüpftem Strassenzwang, tritt in Nürnberg nur für einzelne Produkte hervor; so bestand z. B. ein Waidstapel zu Recht.

Vielleicht ist es sogar zum grossen Teil berechtigt, wenn Falke die Ohnmacht des Reiches und seiner Teile als ein dem mittelalterlichen Handel günstiges Geschick preist, als einen unermesslichen Vorzug desselben vor dem der Gegenwart; „auf dieser seiner unabhängigen gesetzgeberischen Macht beruhte sein Umfang und seine Grösse, darauf gründeten sich seine grossartigen, den damaligen Verhältnissen vollkommen entsprechenden Einrichtungen.[2])

---

[1]) vgl. Ratzel, Polit. Geogr. p. 360. „Die Geschichte enger Räume ist eine vorauseilende."

[2]) Falke, Geschichte des deutschen Handels I, p. 199.

Sogar den Mangel wusste die Reichstadt seit früher Zeit und in konsequentestem Vorwärtsschreiten in weitgehendem Masse zu überwinden oder wenigstens unschädlich zu machen, der eigentlich in ihrem Wesen begründet lag: ihre Kleinräumigkeit. Die umliegenden Landstaaten, die näheren wie die ferneren, die vor allem als Absatzgebiete in Frage kamen, standen wirtschaftlich noch auf einer Stufe, die jede Konkurrenz mit den Städten ausschloss, waren deshalb fast vollständig auf diese angewiesen und daher so wie so gerne bereit, ihre Grenzen dem Waren bringenden und Landesprodukte abnehmenden Kaufmanne zu öffnen. Und dies um so lieber, als er nicht nur die Kassen der Zölle und der Geleitsstätten, die neben der „Münze" als grösste Kleinodien der Fürsten gepriesen werden,[3]) füllte, sondern auch für die allzeit Geldbedürftigen der selten versiegende Quell war, der halb gezwungen, halb freiwillig grössere und kleinere Summen stets zu spenden im stande war, die oft nur sehr schwer, manchmal aber auch gar nicht mehr aus einem „Soll" in ein „Haben" umgewandelt werden konnten.

Die Mauern aber, mit denen der Egoismus die einzelnen Handelsstädte sich umgürten hiess, um den fremden Handel unschädlich, ja unmöglich zu machen zu Gunsten der Bürger der Stadt, durchbrach Nürnberg auf geschickte Weise wenigstens zum Teil durch ein von Anfang an gepflegtes „grossartiges System der gegenseitigen Zollbefreiungen, das wohl mit dem System der norddeutschen Hansa verglichen werden kann".[4]) Ludwig der Bayer bestätigt 1332 ein Privileg Heinrich VII; in dieser Urkunde sind schon 70 Städte angeführt, in denen die Nürnberger von Abgaben frei sind („specialiter in theloneis et iuribus vulgariter phuntrecht nuncupatis")[5]) und denen dafür die Nürnberger meist ähnliche Zugeständnisse für ihre Stadt machen. Dass die meisten derselben im Westen, im Gebiete des Rheines liegen, ist schon deshalb natürlich, weil der Osten eben erst anfing, in den Gesichtskreis und Machtbereich der Deutschen zu treten.

Beides zusammen, Verträge mit Fürsten sowohl als mit Städten, gaben dem Handel das Wichtigste, den grossen freien Raum trotz der Kleinräumigkeit der handeltreibenden politischen Gebilde; sie gewährleisteten dadurch zu einem grossen Teil die gewaltige Blüte Nürnbergs, wie auch Augsburgs und anderer Reichsstädte.

---

[3]) Eybs Denkwürdigkeiten, 1438. (Quellens. für fränk. Gesch.; B. I, p. 68. „Muntze und geleit, das zwey ire (der Fürsten) hochste cleynot sein."

[4]) Roscher p. 123.

[5]) Städtechroniken I, p. 222 f.

Nicht aber, oder doch nur in sehr unvollkommener Weise konnten sie auch insofern die Nachteile der Kleinräumigkeit der Stadtstaaten überwinden, dass sie auch über die Mauern der Städte und ihre nächste Umgebung hinaus genügenden Schutz gewährten, und ebensowenig darin, dass sie eine zweckdienliche Entwickelung der wichtigsten Organe des Verkehrs, der Wege, verbürgten.

Schutz war aber doch so nötig. Denn viel angefeindet standen die Städte inmitten des Getriebes der Zeiten, und zahllos war die Schar ihrer Bedränger. Die emporkommenden Fürsten der Landstaaten sahen mit scheelen Augen auf die blühenden Gemeinwesen, die sich inmitten der von ihnen beherrschten Gebiete in stolzer Selbständigkeit erhoben, und sie hätten dieselben gar zu gern in ihre Gewalt gebracht. Wie das den Herrschern Böhmens mit Eger gelang, deuteten wir schon an. Nürnberg jedoch blieb stets, selbst für die energischsten und rücksichtslosesten Zollern, ein unverdaulicher Bissen.

Der Adel des Landes aber, der besonders in unserm Gebiete zahlreich wie der Sand am Meere war und überall auf den zu Befestigungen wahrhaft einladenden Hängen des Jura, aber auch des Fichtelgebirges sass, sah Reichtum und Glanz in den Städten sich anhäufen, sah den Stolz der Kaufmannsherrn und wie sie es ihm in ritterlichen Übungen oft gleich thaten, in pekuniärer Leistungsfähigkeit ihn weit übertrafen. Und da suchte er nur zu oft durch Raub und Plünderung sich schadlos zu halten für das Unrecht, das seiner Ansicht nach der Lauf der Zeiten durch die Begünstigung der Städte beging; der gefährliche Spruch vom „Rauben und Reiten, das keine Schande sei", kam auf; ja die Ritter fühlten sich wohl als eine Geissel Gottes gegenüber den hochmütigen „Pfeffersäcken"; denn, so sagt ein adeliger Sänger, „den stetten hat er (der Böse) hochvart geben, wie si dem adel widerstreben, und den genzlich vertreiben, wider gott, on alles recht, auch damit gaistlichs geschlecht; si liessens wol beleiben".[6])

Die kaiserliche Gewalt, der eigentliche Friedenshort, war lange schon unfähig, durchgreifende Massregeln zum Schutze des Landfriedens zu treffen. Sie begnügte sich mit oft durch Versprechungen versüssten Mahnungen an die Fürsten, die Raubhäuser zu brechen (vgl.: 1347 thut König Karl kund, dass er den Burggrafen Johann und Albrecht die „besundere gnad getan habe vnd in erlaubt, daz sie alle Rauphüser vnd Vesten, daruf man des Ryches Strazzen beschedigt vnd beraubt, be-

[6]) Städtechroniken II, p. 355 nach Uhland, Volkslieder.

twingen vnd beschedigen sullen vnd mügen, wenn oder wie si wellen. Vnd was si der selben Rauphuser vnd Vesten also betwingen vnd gewinnen, die selben haben wir in verlihen".[7]) 1352 fordert er sie ernsthaft und nachdrücklich auf, die Strasse durch Franken zu befriedigen).[8]) Oder aber sie versuchte dem Unwesen durch Landfriedensbünde zu steuern, in denen sie die Stadt- und die Landstaaten zu gemeinsamer Bekämpfung der Raubritter zu vereinigen suchte. So verbinden sich, um nur ein Beispiel herauszugreifen, 1397 die Bischöfe von Bamberg und Eichstädt, die Burggrafen von Nürnberg und andere Reichsfürsten, die Städte Nürnberg, Rothenburg, Weissenburg und Schweinfurt mit König Wenzel zur Aufrechterhaltung des Landfriedens.[9]) Diese „fränkische Einigung" breitet sich im nächsten Jahre weiter aus; die Grafen von Henneberg und der Landgraf von Thüringen treten bei, andere geloben, dem Burggrafen von Nürnberg in derselben zu dienen;[10]) Urkunden erzählen von solchen, die sich mit ihr wieder versöhnen, nachdem die Einung gegen sie wegen Räuberei vorgegangen ist;[11]) eine Reihe von Burgen werden gebrochen (1397 im Grabfeld, dann Spiess, Leupoldstein, Lauenstein [Leuenfels?] auf dem Jura, nördlich von Lauf, bei Hilpoltstein);[12]) aber es sind nur Augenblickserfolge, Eintagsfliegen. Schon 1403 errichtet König Ruprecht eine neue Einung gegen die Räuber, zumal in Franken[13]), und schon diese immer wiederholte Erneuerung solcher Bündnisse würde die Unausrottbarkeit des Übels und die ziemliche Nutzlosigkeit der kaiserlichen Bemühungen offenbaren, auch wenn nicht der Klagen über Raub und Nahme in jenen Jahrhunderten Legion wäre.

So waren denn die Städte vor allem auf Selbsthilfe angewiesen. Durch turmbewehrte Mauern und tiefe Gräben schützten sie sich gegen allzu begehrliche Nachbarn; Nürnberg war thatsächlich in seiner mittelalterlichen Rüstung, zu der freilich auch das zahlreiche, in Waffen wohl geübte Volk der Stadt gehörte, für jene Zeiten unüberwindlich und hielt z. B. auch den energischen Angriffen im zweiten Markgrafenkriege stand. Bekannt ist, dass die Städte frühe die Wucht vereinter Kraft kannten und übten: die Städtebündnisse zeigten sich oft den vereinten Angriffen einer Reihe von Fürsten gewachsen. 1256 trat auch Nürnberg dem rheinischen Städtebund bei.[14])

[7]) Mon. Zoller. III, p. 171.
[8]) ebenda VIII.
[9]) Mon. Zoller. V, p. 392.
[10]) ebenda VI, No. 28, 27, 30, 31, 33.
[11]) ebenda 27, 30.
[12]) Roth I, p. 80.
[13]) Mon. Zoller. VI, p. 207.
[14]) Roth I, p. 17.

Später blieb es fast stets in engem Konnex mit den kleineren Reichsstädten seiner näheren Umgebung, Weissenburg, Rothenburg etc., mit denen zusammen auch gemeinsame Expeditionen gegen Strassenräuber ausgerüstet wurden, so der schon erwähnte Zug gen Lichtenberg 1444. Aber freilich, wie sehr sie auch bei solchen Zügen sich bemühten, ihre Hand den Rittern fühlen zu lassen, Burgen brachen, Dörfer ausbrannten etc., in dem permanenten Kriegszustand des 14. und 15. Jahrhunderts, dem unaufhörlichen, bald hier, bald dort als Raubüberfall sich äussernden Kleinkrieg war diese Rüstung viel zu schwer und zu plump und nur geeignet, gelegentlich einmal zu einem derben Schlag auszuholen, damit der Übermut des Adels nicht gar zu sehr ins Kraut schiesse. Daher war es dringende Notwendigkeit für die Städte, eine einigermassen grössere Gewähr für schneller bereiten Schutz ihrer auf den Strassen sich hin und her bewegenden Güter zu finden. Es blieb ihnen kein anderer Ausweg, als mit den Fürsten der umliegenden grösseren Staaten sich ins Benehmen zu setzen, denen nach und nach wie andere Regalien so auch die kaiserliche Aufgabe des Strassenschutzes immer mehr zufiel. Durch die Institution des Geleites sollte, da eine permanente Sicherheit der Strassen noch ein unerreichbares Ideal war, wenigstens eine aktuelle herbeigeführt werden.

Zwar hatte König Heinrich VII. das Geleitsrecht dem Schultheissen von Nürnberg selber 1313 verliehen; dessen Pflichten beschreibt das Privileg so: Scultetus Nurimbergensis, qui pro tempore fuerit, stratas communes vel regias vulgariter appellatas defendere ac per eas secure conducere debeat quoslibet transeuntes.[15]) Aber das Recht und die Pflicht blieb der Stadt nicht lange. Sie „hat diese Herrlichkeit nicht viel geachtet, weil dabei viel Gefahr, Mühe und Unkosten, aber wenig Nutzen dabei waren; so haben damals die Burggrafen angefangen, sich des Geleits anzunehmen. Sie haben sich dann auch das Geleit bei dem 1427 geschehenen Verkauf (ihrer Burg zu Nürnberg) vorbehalten".[16]) So berichten Nürnberger Chronisten; freilich legen sie dabei der konstatierten Thatsache eine falsche Ursache unter. Nicht Gleichgültigkeit hatte die Verschiebung veranlasst, sondern die praktische Unmöglichkeit, auf einem vom Kaiser, in dessen Namen das Geleit geführt wurde, immer unabhängiger werdenden und der Reichsstadt gegenüber politisch vollkommen selbständigen Gebiet ein Recht auszuüben, das, wenn es irgend welchen Zweck haben sollte, allerlei Funktionen in sich schloss, die lediglich Sache der Landes-

[15]) Roth IV, p. 54 und Dr. Joh. Falke, Geschichte des deutschen Zollwesens, p. 135.

[16]) Roth, ebenda.

obrigkeit waren. (Die Angabe Falkes,[17]) Nürnberg habe das Geleitsrecht 1356 von Karl IV. erworben und, nachdem es zeitweilig die Burggrafen wieder an sich gebracht hatten, seit dem 15. Jahrhundert auf die Dauer ausgeübt, ist irrtümlich.)

Fast zahllos sind die Verträge, die von den geleitgebenden Fürsten geschlossen wurden, allen Kaufleuten durch ihr Land und Gebiet das Geleit zu geben und denselben vor Schaden gut zu stehen, sie auch zu warnen, wo es möglich ist; selten fehlt dabei natürlich die Taxe dafür. Während früher, im 13. und im Anfange des 14. Jahrhunderts, die Namen der Vertragschliessenden deutlich als Hauptrichtung des Handels die Richtung zum Rhein erkennen lassen, werden dann auch die Urkunden häufiger, welche die Wege nach Norden und Osten zu schützen versprechen. So bringt das Jahr 1369 eine Vereinigung der Markgrafen von Meissen und des Burggrafen wegen „zugriffe" ihrer Mannen;[18]) 1370 verbünden sich der Bischof von Bamberg, der Pfalzgraf bei Rhein, die Landgrafen von Thüringen und Burggraf Friedrich von Nürnberg wegen „grosser vnde Merglicher gebrechen, dy wir tegelichen haben vnde liden an herschaften, luten vnde guten von Roube, namen, brande vnde unrechten widirsagen."[19]) Wenn auch hier der Raub von Kaufmannsgütern nicht erwähnt ist, so spielt er doch sicher eine ebenso grosse Rolle, wie in einem 1395 zwischen Bamberg, Würzburg, dem Burggrafen und Meissen geschlossenen Bunde, „wann sulch vnfriede und Rawberey in vnsers landen auferstanden ist, daz keinerley kawfleut noch vnserr selbst leut friedleich durch vnserr lant gereiten oder gezihen mugen".[20])

Die einzelnen Fürsten haften auch für den in ihrem Geleit erlittenen Schaden und sind bemüht, die geraubten Güter wieder zur Stelle schaffen zu helfen; ein Beispiel dafür ist uns das Verhalten des Burggrafen bei einer bei Weissenstadt 1413 geschehenen „Nahme" (siehe S. 150f). Es muss auch zugegeben werden, dass einzelne der für unser Gebiet in Betracht kommenden Landesherrn es nicht an dem ernstesten Willen fehlen liessen, das Gebot des Sachsenspiegels wahr zu machen: „Des Koninges strate in watere unde in velde die solen steden vreden (ewigen Frieden) hebben unde allet dat dar binnen kumt."[21]) So bestellte Kurfürst Albrecht Achilles für seine fränkischen Lande eine streifende Schutzmannschaft. Man soll, „auf das dann frid vnd son mog gemacht werden vff den strassen", 20 guter, redlicher gesellen

[17]) Falke, Handel I, p. 239 f.
[18]) Mon. Zoller. III, p. 183.
[19]) Mon. Zoller. III, p. 200ff.
[20]) ebenda II, No. 344.
[21]) Ernst Gasner, Zum deutschen Strassenwesen; 1889, p. 57, Anm.

bestellen, deren jeder etwa 50 Gulden kosten mag: „Denn Ir verstet, das Xpferd nichts hellfen, angesehen, so sie an einem end hallten, will man dann durch die vinger sehen, so raubt man an dem andern end.“ Wenn aber 20 in zwei oder drei Haufen, oder auch wieder zusammen streifen und „wollen dann die amtleut auch Vleis haben, so ist es mit gots hillf vss gericht.“ Freilich, an dem Fleiss der Amtleute scheint es oft gefehlt zu haben. Denn in demselben Briefe schreibt der Kurfürst: „Wir wollen von unsern ambtlewten gehorsam haben, das sie rauberey Wern vnd den, die der rauberey pflegen, nicht glait geben oder In furschub thun wider fremde noch vil mynder wider die vnnsern, sie sein wer sie wollen.“[22]) Und in einem andern Brief redet er noch deutlicher: . . . keret euch an keinen amptman, es sey do oder annderswo, sie sind Jung oder alt, Vns heimlich oder nicht, do wollen wir euch den rucken zu halten; dann sie vnd Ir ampt sullen thun, was Ir (die Räte in Ansbach) sie heisst, als fern sie vnnser amptlewt wollen sein, do lasst euch an Vnd weret rauberey und henkt sie an die pawm als iczund gescheen ist vnd betegt sie nicht vff das man sie nit lauffen lass . . . Wir wollen keinem rauber kein geleit geben.“[23]) Das war deutlich genug gesprochen, und es fehlte auch nicht an Gelegenheit, die scharfen Befehle des Kurfürsten auszuführen, vor allem nicht an Galgen. Nicht ohne Humor nennt sie der bibelfeste M. Joh. Will die „Bäume des Erkäntnüsses Gutes und Böses“; in seinem „Teutschen Paradeiss“ durften die freilich nicht fehlen. („Innzwischen stehen diesse dürre Bäume, mit ihren elenden Früchten, gemeiniglich auf wohl erhabenen Hügeln, an öffentlichen Landstrassen zu iedermanns Warnung und reden die Vorüber gehenden gleichsam also an: Felix, quem faciunt aliena pericula cautum! Das Bös erkenn aus frembder Pein, so wirstu klug und glücklich seyn!“)[24]) Und wenn wir heute noch auf den Kartenblättern jener Gegenden bei jedem grösseren Orte, sicher bei jedem Städtchen den Galgenberg neben der Strasse verzeichnet finden, so erkennen wir darin eine geographisch fixierte Reminiscenz an jene nicht sehr erfreuliche Epoche unserer Geschichte.

Trotz alledem erfüllten die fürstlichen Geleite je länger sie bestanden, um so weniger ihren Zweck. Denn rasch wurden sie reine Geldquellen der Fürsten, zur Ausbeutung besonders derjenigen Städte dienlich, bei denen ihrer Freiheiten wegen die Zollschraube nicht wohl angewendet werden konnte. Die

---

[22]) und [23]) Burkhardt, das Funfft Merckische Buech 1471—73. (Quellensammlung z. Gesch. d. Hauses Hohenzollern) Jena 1857, p. 66 f u. 82.

[24]) Will, Arch. XV. 1, p. 45.

Folge war, dass Streitigkeiten zwischen den Geleitnehmenden und den Geleitgebenden, ebenso aber zwischen den letzteren untereinander, vor allem über die Grenze der Geleitsbefugnisse, an der Tagesordnung waren.

So lagen sich die Nürnberger und die Burggräflichen stets in den Haaren. 1386 entscheidet Friedrich, Pfalzgraf bei Rhein, in einem den Nürnbergern günstigen „Laudum" einen solchen Geleitsstreit und setzt 14 Orte um Nürnberg fest, wo von redlicher Kaufmannschaft Geleit genommen werden soll. Wenn man an einem Orte Geleit giebt, soll man an allen andern „ledig und los sein zu der Vart".[25]) 1453 erneuert diesen Spruch Pfalzgraf Ludwig, Herzog in Ober- und Niederbayern, und 1496 regelt der „Harrasische Vertrag" diese Angelegenheit, mit der stets natürlich auch Zollfragen verquickt sind, aufs neue, ohne dass damit Friede eingezogen wäre.[26])

Die Burggräflichen und die Bischöflichen stritten sich über die Geleitsrechte auf den einzelnen Strassen. 1406 scheinen die Zwistigkeiten ihren Anfang zu nehmen; 1408 beginnen die „Kundschaften" und reichen bis 1415, ohne dass uns aus dieser Zeit ein Abschluss bekannt geworden wäre; 1538 entscheidet der Bischof von Augsburg wieder über Irrungen in derselben Frage, „gleitenshalb der Strassen von Creutzbach, durch den Ebermanstetter grund gein Culmbach und hinwiderumb".[27])

„Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte", und das waren in diesen Fällen meist diejenigen, um deretwillen eigentlich und zumeist alle jene Anstalten ins Leben gerufen waren, die „reitenden" Ritter. Vor allen die Höhen des Jura waren mit einer dem Kaufmanne furchtbaren Reihe von Burgen garniert, und Falke hat Recht: „Es ist fast kein adeliger Name der Umgegend, der nicht auch in Nürnbergs Annalen auf der Landstrasse als „Taschenklopfer" oder „Stegreifritter" vorkommt".[28]) Gar die Gegend um Hilpoltstein, wo wichtige Strassen nach Böhmen und Sachsen noch nahe zusammen waren, konnte man getrost als die reine Räuberecke bezeichnen. Wildenfels, Strahlenfels, Spiess, Leupoldstein, Hilpoltstein, Wolfsberg, Bernfels, Betzenstein, Stierberg, Leuenfels — vielleicht liesse sich die Zahl der Namen selbst für den engen Umkreis von ein paar Stunden noch vermehren — alles Burgen, deren keine dem Reisenden gastlich winkte![29]) Unermüdlich

---

[25]) Mon. Zoller. V, p. 188ff.
[26]) „Zollsachen", Univ. Bibl. Erlangen, Jur. X, p. 172 a.
[27]) Mon. Zoller. V. u. VI. an versch. Orten u. Cod. Probat. Bamb.; No. 87b.
[28]) Falke, Handelsgeschichte II.
[29]) Archiv VIII, p. 176ff.

sind die Chronisten im Aufzählen von „Nahmen“ [30]), und wenn diese langen, stets gleichartigen Notizen auch sonst wenig Reiz haben, so geben sie doch einen Begriff vom Umfang des Nürnberger Handels, der ebensowohl in Dänemark wie in den Alpen, bei Breslau wie am Rhein und in den Niederlanden bedroht war, und der sogar in Anspruch genommen wurde „wegen etlich Solds, den der König schuldig verblieben!“ [31]) Da sind die Bemerkungen nicht selten, die Plackerei habe so zugenommen, dass es um Nürnberg „einer offenen Vehd gleichgesehen“, und 1437 wird sogar das Frankfurter Messgeleit wegen zu grosser Räuberei abgeschrieben, also eine offizielle Bankerotterklärung der für den Landfrieden verantwortlichen Stände.[32])

Da muss die Stadt „oft solche Bevehder durch geringen abtrag und andere mittel zur aussöhnung kommen lassen, damit sie es nicht noch gröber gemacht haben“; denn hatte der Rat wirklich einmal einen erwischt, so kam der ganze Adel der Nachbarschaft und auch die Fürsten als „Fürbitter“, und dass sie ihre Bitten etwas nachdrücklich zu machen verstanden haben, braucht wohl kaum bezweifelt zu werden. Deshalb begnügte sich der Rat meist mit Urfehden, oder einem Gelöbnis, der Stadt eine Zeit lang mit so und soviel Glefen zu dienen, oder eine Wallfahrt zu unternehmen etc. Andere wieder „purgieren sich mit einem Leiblichen Aid“, dass sie nicht dabei gewesen, geben auch wohl caution, nachdem ihnen der Rat vorher „glait zur aussführung ihrer Unschuld“ zugesichert hat; sie werden dann „ausser Sorg gelassen“, „die Sach nochmahls vertragen“. Mancher freilich empfängt auch den vollen Lohn seiner Thaten, wie es die Bamberger und die Brandenburger Halsgerichtsordnung verlangen: „Item ein yder bosshaftiger vberwundener Rauber sol mit dem swert vom leben zum todt gericht werden“.[33])

Wie viel geringer musste da noch die Möglichkeit, in sicherem Frieden seine Strasse zu ziehen, und wie viel gefährlicher musste jede Handelsunternehmung sein, wenn die Nürnberger mit ihren Nachbarn, vor allem mit den Burggrafen selbst, im Streit lagen! Der Ausspruch des Markgrafen Albrecht, „der prant ziere den krieg, als das magnificat die vesper“, ist zwar schon oft zitiert, aber für die harte Zeit zu bezeichnend, als dass wir ihn nicht erwähnen sollten.[34]) Denn es waren

[30]) vgl. Müllner bei Roth I;
[31]) Roth I, p. 75.
[32]) Roth I, p. 159 ff.
[33]) H. Zoepfl, die peinl. Halsgerichtsordnung Karl V. nebst der Bamberger und Brandenburger Halsgerichtsordnung, 3. Auflage 1883, 106.
[34]) Chroniken II.

nicht nur leere Wörte: 2 Städte, 3 Klöster, 10 Schlösser, 75 Herrensitze, 17 Kirchen, 13 Eisenhämmer, 28 Mühlen, 17 Dörfer verwüstete Albrecht in dem grossen Kriege gegen Nürnberg 1449/50, und 3000 Morgen Wald brannte er nieder.[35]) Dass dabei das Nützliche mit dem Angenehmen verbunden wurde, zum Brand die „Nahme" kam, war nicht anders zu erwarten. Die Stadt suchte auch, sobald ein „solch gefährlich weit aussehendes Werk" wie dieser oder der zweite Markgrafenkrieg 1552 zu drohen schien, ihre Kaufleute so weit als möglich vor Schaden zu bewahren, indem sie dieselben aufforderte, „ihre Händel soviel möglich an sich zu ziehen und den Leuthen nicht zu trauen, fürnehmlich ihrer Güter halben auf den Strassen solche Fürsehung zu thun, damit soviel möglich Schaden und Nachteil verhütet würde".[36]) Ähnliche Ausschreiben liessen sie auch ergehen, bevor 1523 der schwäbische Bund einen Kriegszug auf das Gebirge unternahm, um die Strasse nach Sachsen etwas von räuberischen Adeligen zu säubern.

Ähnlich den Schutzorganen des Verkehrs musste auch das, was Schäffle den „Stützorganismus" der räumlichen Verknüpfung nennt, zur Zeit der den Verkehr beherrschenden Stadtstaaten sehr schwach entwickelt sein, die Wege.

Denn hier lagen die Verhältnisse ähnlich. Die politischen Gebilde, die am meisten Interesse an einer fortschreitenden Entwickelung des Wegewesens haben mussten, die Städte, waren räumlich so beschränkt, dass die Stückchen Weges, die ihrem Einfluss unterstanden, für die gesamten Entfernungen kaum in Betracht kamen. Die Fürsten hingegen, in deren Gebieten der weitaus grösste Teil der Strassen verlief, hatten an diesen zunächst lediglich ein rein finanzielles Interesse, nämlich das der Ausnützung der von einem gütigen Geschick „durch ihre Lande gelegten" Handelswege; nur insoweit, als dieses Interesse Verbesserungen notgedrungen heischte, damit nicht etwa die Fuhrleute Umgehungen vorzogen, waren wirklich hilfreiche Eingriffe zu erwarten. Dies war aber fast gar nie der Fall; denn wo hätten bessere Wege die Fuhrleute angezogen?

In früheren Jahrhunderten lagen die Sachen wenigstens etwas günstiger. Die Wege waren da noch Regale und ebenso die Zölle; beide waren dadurch von den lokalen Gewalten wenigstens rechtlich unabhängig. Ihre Besserung war Pflicht der Anwohner, und ihre Breite sollte nach dem Sachsenspiegel also sein, „dat en wagen deme anderen gerumen moge".[37]) Ein kleiner Zoll darf erhoben werden, aber nur zur Besserung

[35]) Falke, Handel II, p. 143.
[36]) Roth I, p. 266.
[37]) Gasner, Zum deutschen Strassenwesen, p. 56.

der Strassen und zur Sicherung des Geleites, und noch Friedrich II. verordnet, dass jeder, der erhöhten oder ungerechten Zoll erpresst, gleich einem Strassenräuber soll bestraft werden.[38])

Aber diese Regale gingen den Weg der andern; sie kamen in die Hände der Fürsten, und damit wurde die Wegeverbesserung zum grössten Teile eine Aufgabe ganz lokaler Gewalten, der Markgenossen, der Städte.[39]) Nichts kann den durch diesen Wechsel verursachten Umschwung deutlicher ersehen lassen, als die Verordnung Sigismunds, „dass alle Kuppler-, Huren- und Frevelbussen zur Ausbesserung der Wege verwendet werden sollten, damit das Sündengeld zu Gute gebracht würde". Wegebessern war demnach etwas besonders Verdienstvolles geworden; wie jämmerlich müssen demnach die Strassen beschaffen gewesen sein!

Unsere Gegenden treten erst in jener zweiten Periode ins Licht der Geschichte. Dass hier die Dinge nicht anders waren, beweisen zunächst ein paar fromme Stiftungen, von denen sich sicher die Stifter besonderen Gotteslohn versprachen: 1375 bestimmt die Burggräfin Elisabeth mit Zustimmung ihres Gemahls 200 Pfund Heller aus ihrer Morgengabe „zu Wegen und Stegen",[40]) und 1509 geben ein paar Bamberger Domherrn ein Kapital zur Verbesserung des Weges bei Zapfendorf (an der Strasse von Bamberg nach Lichtenfels).[41])

Die in den Städten und in der Nähe derselben bedeutend erhöhte Frequentierung der Wege musste dort am ersten eine Besserung derselben nötig erscheinen lassen. Deshalb wird uns da auch am frühesten von eigentlichem Wegebau berichtet. So wird in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts in Bayreuth eifrig gepflastert, wobei der Chronist freilich manchmal die Bemerkung nicht unterlässt: „Do was lange jahr ein mördlich bös Weg gewest"; man schüttete auch wohl einen Damm auf, um dem Wege festeren Grund, dem Wasser Abfluss zu verschaffen, z. B. 1448 „machet man ein rück vom niederen thor herein fürn spital biss an Tappert (Fusspfad?) gepflastert, anderthalb Gärten weit".[42]) Ebenso wurde, wenn hie und da Hochwasser die Strassen zerstörte, nicht versäumt, bessernd einzugreifen. So vereinigen sich der Rat Bambergs und Pfleger etc. vom St. Katharinenspital dortselbst zum Wegebessern, „nachdem sie angesehen haben den grozzen sichtigen gebrechen, der da waz von des wazzers wegen an der fertigen

[38]) ebenda, p. 46.
[39]) ebenda, p. 65.
[40]) Archiv VI. 3, p. 119.
[41]) Jäck, Geschichte Bambergs.
[42]) Heller, Chronik von Bayreuth. (Meyer, Quellen p. 128.)

Strassen vor dem Langenthor"; der Spitalmeister soll einen „vertigen weck, darauf ein wagen dem andern wohl entweichen mag, lazzen geen daselbst durch sein velt".[43]) Auch ein „alter Steinweg" wird bei Bamberg schon 1359 erwähnt.[44])

Etwas genaueres über die Art der Besserung erfahren wir aus dem Baumeisterbuch des Endres Tucher 1464—75: Vor Nürnberg wird ein Weg gebessert mit etlichen „pausch wachalter", und die fronenden Bauern führen „feltstein in die löcher". Die Gräben an den Strassen vor der Stadt hatte früher ein alter Söldner in Stand gehalten; seit seinem Tode sind sie nicht mehr geräumt worden, und die Fuhrleute beklagen sich über die Wege. Deshalb wird jemand mit 10 Pfund besoldet, der auch die Bauern anhalten soll, die Gräben sieben Schuh weit auszuwerfen. .„Die Leute haben sich nämlich oft nötigen lassen, aber ich redete mit ihnen und sie thaten es", wie Tucher treuherzig sagt.[45])

Die Thätigkeit der Fürsten tritt neben der der Städte ganz zurück; sie müssen aber doch wohl unterstützend sich beteiligt haben, da sonst wohl die steinernen Brücken, die wir schon öfter erwähnten, kaum entstanden wären. Dass zum Bau einer solchen zu Schwarzenbach a. d. S. sogar das Kirchengerät gegeben wurde, führten wir schon an.

Dann wird freilich an die schlechten Wege gedacht, wenn, wie z. B. in Hof 1508, die Frage erörtert wird, wie ein neuer Jahrmarkt in Aufnahme zu bringen sei. „Die weyl ein merkliche clage von den fuerleuthen gefurt und gebraucht wurd der strassen halben umb und bei der stat Hof, auch sunst uf dem lande, das sie tief halben derselben mit den lastwagen nit auskommen konnen", soll der fürstliche Hauptmann der Stadt dieselben innerhalb der Stadtmarkung bessern lassen, „damit die furleuth unclaghaft gemacht werden und das sie dieselben dester lieber farn"; ausserhalb des Stadtrains aber soll „der castner mit fron der armen leuth und ein zymlichen taglon bessern".[46])

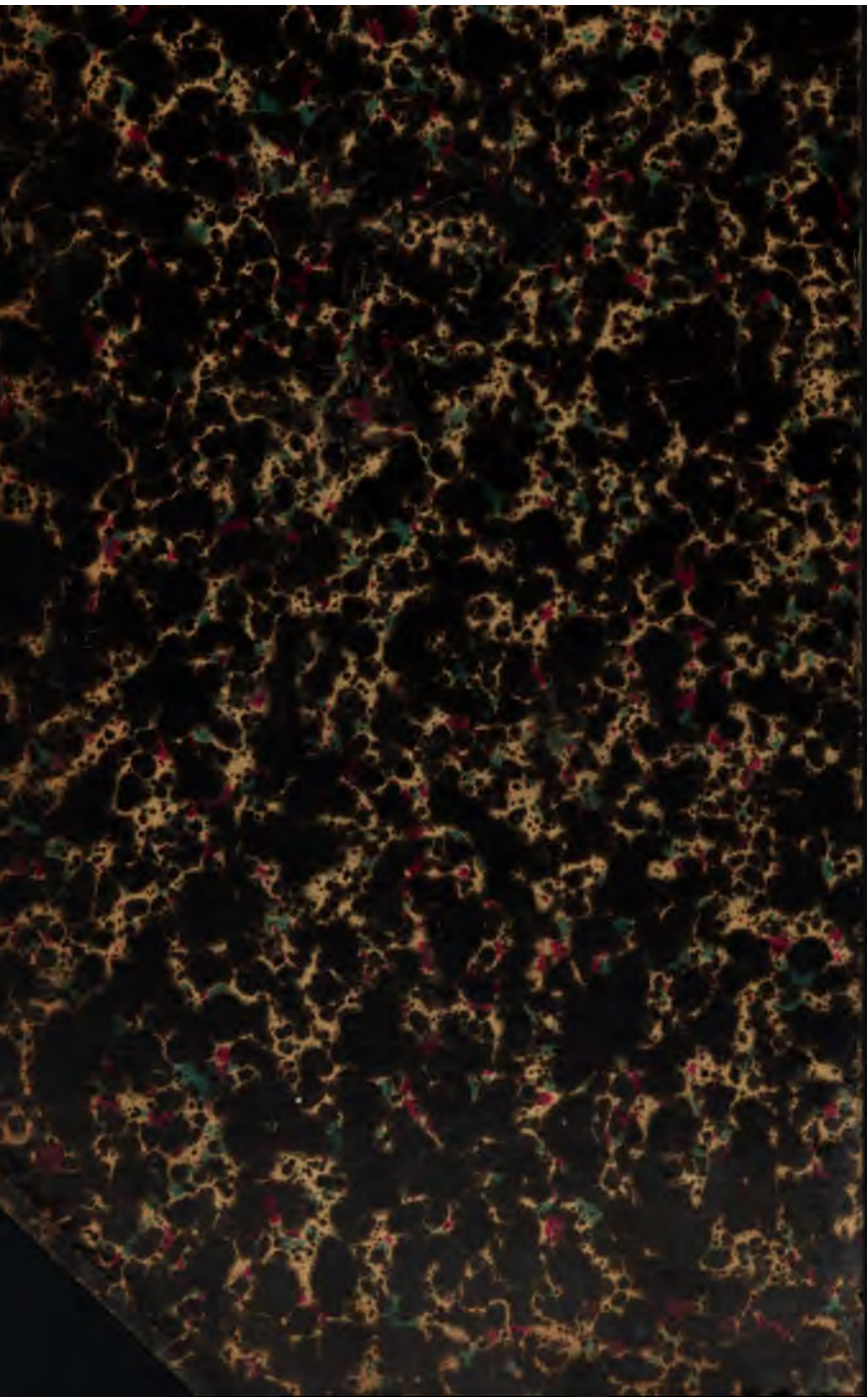
Wie aber trotz solcher Massregeln, weil sie eben vereinzelt blieben, die Strassen besonders zur Winterszeit beschaffen waren, das lässt drastisch ein Reisebericht über die Rückkehr der Tochter des Kurfürsten August von Sachsen zu ihrem Gemahl, dem Pfalzgrafen Johann Casimir in Heidelberg, erkennen. Am 21. Januar 1579 sind die Reisenden in Hof, am 22. in Gefrees, am 23. in Bayreuth. Es hatte stark getaut; wegen steten Regens war viel Wasser da und ein sehr steinichter und

[43]) Copialb. d. Katharinen-Klosters; 10. Ber. d. hist. V. z. Bamberg, p. 130.
[44]) ebenda, p. 148.
[45]) nach Gasner, p. 135.
[46]) Quellen, Hof, von Meyer, II, p. 127.

rauher Weg; aber die Pfalzgräfin bleibt doch im Schlitten. (!) Mehr Pferde mussten angespannt werden: die Kufen wurden zerstört trotz der Schuhe, die man darunter gelegt hatte. Über Pegnitz und Gräfenberg ging es nach Nürnberg. 10—12 Pferde, so stark man sie bekommen konnte, wurden vorgespannt, und doch ging es nur sehr langsam vorwärts. In Gräfenberg wurden die Reisenden von Nürnberger Ratsherrn dienstbereit empfangen; auch an Vorspann und möglichster Besserung der Wege liessen diese es nicht fehlen. (Bezeichnend ist auch, dass die Fürstin die Ehre, ein adeliges Geleit zu haben, dankend ablehnte, damit nicht die Bayreuther mit den Nürnbergern an der Grenze in Fehde gerieten!)[47])

Die andere Hälfte des kaiserlichen Erbes hatten freilich die Fürsten nicht vergessen, die Zölle. Hier thaten sie zu viel, was dort zu wenig geschah. Der Zoll wurde eine der am besten fliessenden, allzeit erträglichen Geldquellen. Zweierlei machte dieses Recht der Fürsten zu einer oft sehr unangenehmen Plage für jeden Verkehr. Lange Zeit herrschte bei Erhebung der Zölle wie des Geleits vollkommene Willkür; entweder sie wurden, wie in Kulmbach, von jedem Kastner verschieden genommen (siehe S. 153); oder sie waren unter verschiedene Nutzniesser geteilt, von denen jeder sein Schäfchen tüchtig scheren wollte, so in Hof, wo „sich vil beklagen, wie sie mit dem zoll uf einem teil, den sie der herschaft geben und uf den andern teil unter den thorn, der dem spital daselbst gehört, hoch und merklich beschwert werden". Es scheint hier gehalten worden zu sein, wie beim Geleit, bei dem es z. B. heisst: „Von 1 Wagen 4 schilling, mehr oder weniger nach gefallen des glaitzmans und gestalt der leut".[48])

Andererseits erlöschen auch hier wie im ganzen Reich nie die Klagen über die Menge der Zollstätten; sie werden vielmehr im Laufe der Jahrhunderte immer häufiger. Im 14. Jahrhunderte beginnen die hebhafteren Streitigkeiten zwischen Nürnberg und den Burggrafen. 1366 verbietet Kaiser Karl IV. den Burggrafen, was er ihnen ein paar Jahre vorher erlaubt hatte, Zoll und Geleit von den Nürnbergern zu erheben, „wann nun auch nottürftig ist, dass Fürsten, Herrn vnd Stette, die vnsern Hof suchen, an allen Dingen rechten kauf möchten gehaben". Denn manche nehmen so grossen Zoll und Geleit, „das davon mancher Fürsten vnd Herrn Strasz, Gelaitz vnd Zoll darnider ligen".[49]) Nicht zwanzig Jahre später aber verlangen die

---

[47]) Archiv für sächsische Geschichte V, p. 418 ff.
[48]) Meyer, Quellen, Hof, II, p. 136 ff u. 99.
[49]) Mon. Zoller. III, p. 106.